Skrzydlata POLSKA

LATAŁEM NA WŁASNE RYZYKO (str. 13)

W NUMERZE:

- Pilot Czerwonego Krzyża
- Z wizytą u radzieckich lotników w Polsce
- Samoloty: MiG-19 i J-29
- Szybowiec treningowy „Meise"



Polskie samoloty treningowe „Junak-2" na lotnisku Aeroklubu Gliwickiego.
Foto: B. Koszewski

NR 8 (294) • 19 LUTEGO 1957 • ROK WYDANIA XIII • CENA 1.50 ZŁ

ECHA TYGODNIA

DALEKIE TRASY I NIEWESOŁE PERSPEKTYWY W KRAJU

SPRAWY przyszłości naszego lotnictwa cywilnego są w dalszym ciągu żywo dyskutowane w środowiskach lotniczych. Nowym głosem w tej dyskusji, a równocześnie wyrazem stanowiska Zarządu Lotnictwa Cywilnego, był ogłoszony w ostatnim tygodniu w radio i prasie (tylko fragmentarycznie) projekt planu perspektywicznego opracowany przez dyrektora Minorskiego. Jest w nim wiele słusznych i nie budzących wątpliwości postulatów, wysuwanych pod adresem naszej komunikacji lotniczej. Dyrektor Minorski udowadnia m. in. w projekcie swego planu, że położenie geograficzne Polski, dotychczasowy wzrost przewozów na liniach lotniczych (który jest — nawiasem mówiąc — większy niż przeciętna światowa), istnienie ośrodków naukowo-badawczych i konstrukcyjnych oraz wysokokwalifikowanych kadr pilotów i inżynierów lotniczych — rokują duże perspektywy rozwojowe polskiego lotnictwa cywilnego.

Tego rodzaju optymizm dyrektora ZLC napawać mógłby chyba każdego otuchą, podobnie jak i ambitne zamierzenia „Lotu" wyruszenia na dalekie trasy — na Bliski Wschód, do Ameryki Północnej i Południowej, a także do Chin. Mógłby, ale nie może, gdyż lotnicza opinia publiczna jest ostatnio zaniepokojona treścią wywiadu przeprowadzonego z dyrektorem „Lotu" — Skalą (patrz „Skrzydlata" nr 5 (291) z br.), z którego wynika możliwość zaniedbania lotniczej komunikacji krajowej jako nierentownej. A za tym idzie — całkowity brak zainteresowania ze strony „Lotu" rodzimymi możliwościami konstrukcyjnymi i produkcyjnymi.

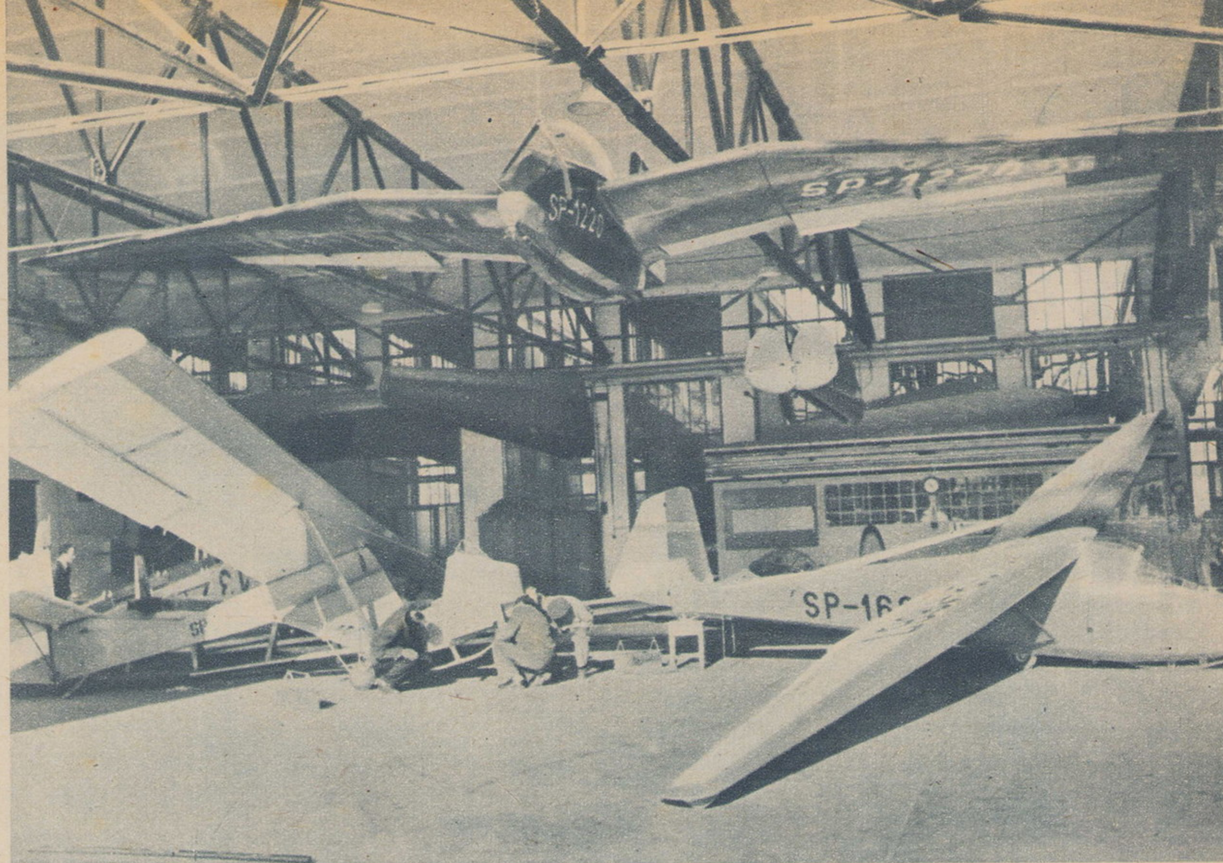
Coś tu jest nie w porządku! Wybierając się na dalekie egzotyczne trasy nie zapominajcie, na litość boską, o szarym polskim obywatelu, który nie ma co prawda tak wygórowanych ambicji podróżowania aż na drugą półkulę, ale chciałby też wygodnie i przede wszystkim szybko latać po własnym kraju, a nie wlec się jednokonną furką jak za króla Ćwieczka. Chyba na to nam jednak niedługo przyjdzie, jeżeli nasi fachowcy od transportu powietrznego będą sobie w dalszym ciągu lekceważyli opinię publiczną (nie tylko lotniczą), która wyraża coraz głośniej swoje niezadowolenie z usług „Lotu", tak na liniach krajowych, jak i zagranicznych.

Daleki jestem oczywiście od tego, aby negować słuszność i celowość stałego rozszerzania nowych tras zagranicznych, co zwłaszcza z punktu widzenia zdobywania dewiz jest niewątpliwie bardzo korzystne dla naszego państwa. Czyż trzeba „zarywać" jednak z tego powodu komunikację krajową? A może to straszą jeszcze „duchy" minionego okresu, które uparcie dążyły do zlikwidowania lotniczych linii krajowych?!

„Nie chcemy słyszeć absurdalnych projektów zniesienia przez „Lot" linii komunikacji krajowej z powodu ich nierentowności — stwierdził w swej wypowiedzi dla „Skrzydlatej" w Nr 3 z br. poseł na Sejm prof. Bukowski — stać nas na zbudowanie maszyn ekonomicznych w eksploatacji na krótkich (i nie tylko bardzo krótkich) trasach".

Przypomnienie tego stwierdzenia wydaje mi się celowe szczególnie teraz, w przededniu pierwszego posiedzenia nowego Sejmu. Nasi posłowie reprezentujący lotnictwo zatroszczą się chyba o to, aby „Lot" wybierając się na dalekie trasy nie zapomniał też o właściwym rozwoju krajowej komunikacji lotniczej.

IKARUS



PRZEZ UCHYLONE DRZWI HANGARU

W Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku przeprowadzane są intensywne próby w locie nowego szybowca szkolnego „Czajka". Na naszym zdjęciu wykonanym przez uchylone drzwi hangaru widać z lewej strony „Czajkę", z prawej wygrzewa się w słońcu „Sroka". Do wiązarów dachowych przymocowano „Nietoperza", prawdopodobnie dlatego, aby nikt nie sądził, że doświadczenia zdobyte przy tym oryginalnym szybowcu poszły w zapomnienie...

Foto: W. Zawadzki — WAF

NAJDŁUŻSZA LINIA LOTNICZA ŚWIATA

NAJDŁUŻSZE w świecie bezpośrednie połączenie lotnicze między Paryżem a Auckland, które otwarte zostało na początku lutego, umożliwi dokonanie podróży z Europy do Nowej Zelandii w ciągu 48 godzin. Komunikację na nowej trasie utrzymywać będą czterosilnikowe samoloty DC-6b.

(Sz)

ROK WIĘZIENIA ZA... RZEKOMY SABOTAŻ

PRZED trybunałem wojskowym w Nikozji (Cypr) stanął brytyjski oficer-pilot Dennis Kenyon, oskarżony o zniszczenie bombowca, na którym latał. Mimo tłumaczeń Kenyona, że niechcący spowodował uszkodzenie bombowca, trybunał uznał, że pilot umyślnie spowodował defekt samolotu i tym samym dopuścił się sabotażu. Sentencja wyroku głosi, że Kenyon starał się przez uszkodzenie samolotu uniknąć brania udziału w locie bojowym nad Egiptem i w bombardowaniu pozycji nieprzyjacielskich. Kenyona skazano na rok więzienia.

ZNÓW NAS BIJĄ

W Pradze zakończono ostatnio rokowania między przedstawicielami towarzystw lotniczych Czechosłowacji i Szwecji, w wyniku których podpisana została umowa lotnicza między obu krajami na 1957 r. Zgodnie z zawartą umową samoloty szwedzkie będą kursować na linii Sztokholm — Praga i z powrotem oraz korzystać będą z portu lotniczego w Pradze w drodze do Południowej Ameryki i na Bliski Wschód. Komunikacja lotnicza na tych liniach uruchomiona zostanie 14 kwietnia br.

Samoloty czechosłowackie kursować będą, zgodnie z umową, na liniach Praga — Berlin — Kopenhaga — Sztokholm oraz Praga — Sztokholm — Helsinki.

A my?

(Sz)

30 LAT STOWARZYSZEŃ OBRONNYCH

W styczniu 1927 r. zostało utworzone w ZSRR społeczne stowarzyszenie obronne „Osoawiachim", które przez 20 lat było organizatorem sportów obronnych i wniosło cenny wkład w szczególności w rozwój lotnictwa sportowego.

W styczniu br. członkowie DOSAAF, organizacji, której zadaniem jest kontynuowanie dobrych tradycji „Osoawiachimu", uroczyście obchodzili rocznicę 30-lecia istnienia stowarzyszeń sportów obronnych w ZSRR. (x)

„KRYLIA RODINY" O POLSKIM SZYBOWNICTWIE

NAJNOWSZY (1-1957 r.) numer radzieckiego miesięcznika lotniczego „Krylia Rodiny" przynosi ilustrowany artykuł poświęcony sportowi szybowcowemu w naszym kraju. Autor, W. Zamiatin, analizuje obecny stan naszego szybownictwa zarówno od strony metodycznej jak i sprzętowej — oceniając go wysoko. (x)

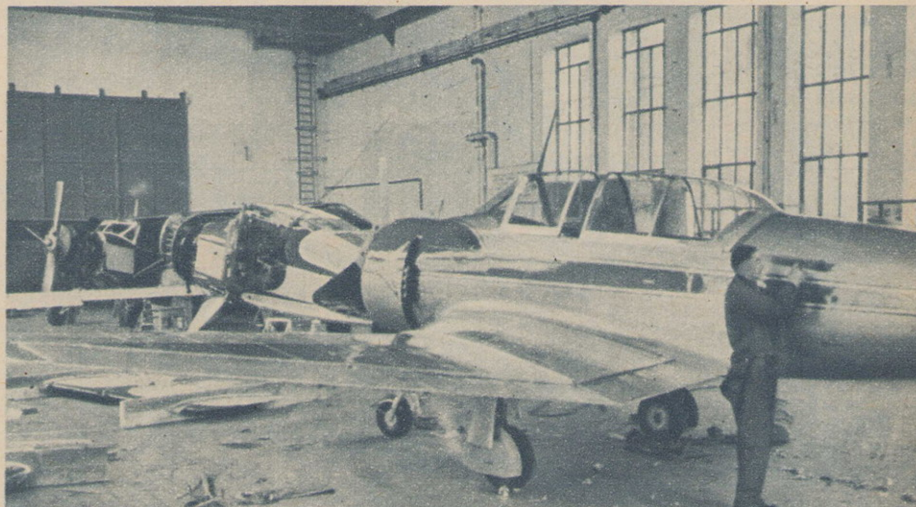
NARADA W INSTYTUCIE LOTNICTWA

W sobotę 9 lutego br. odbyła się w Instytucie Lotnictwa w Warszawie narada poświęcona roli Instytutu w przyszłym rozwoju polskiej techniki lotniczej. Bezpośrednią przyczyną zwołania narady były ostatnie decyzje wstrzymania dotacji finansowych na rozbudowę IL.

W naradzie poza licznie zgromadzonym aktywem technicznym Instytutu Lotnictwa udział wzięli przedstawiciele wszystkich zakładów przemysłu lotniczego i jego kierownictwa. Obecny był także minister Przemysłu Maszynowego inż. Jaszczuk, wiceminister inż. Kopczyński oraz lotniczy posłowie na Sejm — prof. Bukowski i inż. Prusinowski.

Obrady trwały około 10 godzin. O ich przebiegu poinformujemy naszych Czytelników w następnym numerze.

RW.



Te samoloty (na pierwszym planie TS-8 „Bies", dalej — „Jak-12 M") znajdą się również na Międzynarodowych Targach w Lipsku. Na zdjęciu: W jednej z hal Instytutu Lotnictwa poddane one zostają ostatnim „zabiegom kosmetycznym" przed opuszczeniem kraju.

Foto: WAF — Iwan

PO POWROCIE DELEGATÓW AEROKLUBU PRL Z OBRAD FAI W PARYŻU

DNIA 9 lutego powróciła do Warszawy delegacja Aeroklubu PRL, która uczestniczyła w obradach FAI w Paryżu. Obrady trwały od 28 stycznia do 7 lutego i toczyły się na kolejnych posiedzeniach: Sekretarzy Generalnych Aeroklubów Narodowych (28.I), Komisji Wyszkolenia Lotniczego (29.I), Komisji Ekonomiczno-Technicznej (30.I), Komisji Samolotów Lekkich i Turystyki Powietrznej (31.I), Komisji Śmigłowcowej (1.II), Komisji Balonowej (2.II), Komisji Szybowcowej (4—5.II) i Komisji Spadochronowej (6—7.II). Posiedzenia tych komisji odbywały się dotychczas przeważnie w różnych, odległych od siebie terminach, a często nawet w różnych miejscach, co stanowiło dla poszczególnych Aeroklubów Narodowych dość poważne utrudnienie uczestniczenia we wszystkich posiedzeniach, z uwagi na znaczne koszty związane z delegowaniem swych przedstawicieli. Toteż zorganizowanie obrad przez FAI tym razem w jednym, nieprzerwanym ciągu zostało przyjęte z uznaniem przez ogół Aeroklubów Narodowych i przyczyniło się do liczniejszego niż dotąd udziału ich przedstawicieli w obradach. W sumie na poszczególnych posiedzeniach FAI reprezentowane były Aerokluby: Austrii, Belgii, Czechosłowacji, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, Monako, NRF, Polski, Szwajcarii, Szwecji, USA, Włoch, Wielkiej Brytanii i ZSRR. W posiedzeniu Komisji Szybowcowej uczestniczył ponadto przewodniczący OSTIV.

Ze strony Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej delegatem na posiedzenie Komisji Szybowcowej był Wiceprezes APRL — mgr inż. Stanisław Skrzydlewski, delegatem na posiedzenie Komisji Spadochronowej — Zbigniew Chronik, a Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL — Tadeusz Rejniak uczestniczył we wszystkich kolejnych posiedzeniach FAI.

Fakt, że Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej był po raz pierwszy reprezentowany na wszystkich posiedzeniach FAI, umożliwił poznanie działalności Międzynarodowej Federacji Lotniczej w szerszym niż dotąd zakresie i przyczyni się niewątpliwie do nawiązania ściślej współpracy z FAI również w tych Komisjach, w których APRL nie miał dotychczas swoich przedstawicieli. Że zaś współpraca taka jest potrzebna naszemu Aeroklubowi i że stanowi poważny bodziec rozwoju poszczególnych dziedzin działalności naszego lotnictwa sportowego, świadczyć mogą wyniki obrad Komisji Szybowcowej i Spadochronowej, w pracach których Aeroklub PRL jest już poważnie zaangażowany. I tak na przykład w toku dyskusji nad regulaminem Spadochronowych Mistrzostw Świata, które organizuje w przyszłym roku Aeroklub Czechosłowacji, przyjętych zostało szereg wniosków i propozycji delegacji polskiej, dotyczących zmian regulaminowych. Pozostawiając szczegółowe omówienie tych zmian dalszym publikacjom na ten temat, trzeba jednak podkreślić, że są one bardzo istotne z punktu widzenia potrzeb i możliwości naszego sportu spadochronowego. Te korzystne dla nas zmiany nie byłyby oczywiście wprowadzone do regulaminu mistrzostw, gdyby przedstawiciele Aeroklubu PRL nie uczestniczyli w obradach Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI.

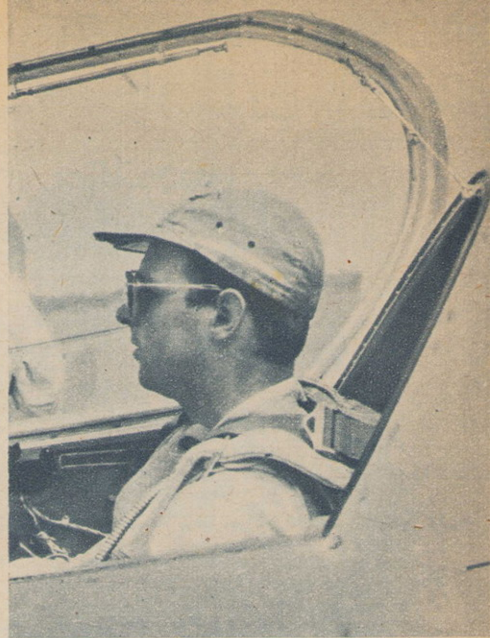
Do najpoważniejszych dla nas postanowień FAI, na które swój niewątpliwy wpływ miał udział w obradach delegatów APRL, należy jednak przede wszystkim powierzenie Polsce zorganizowania w 1958 roku Szybowcowych Mistrzostw Świata. Szczegóły tego zagadnienia znajdą również miejsce na łamach następnych numerów naszego pisma, pragniemy więc na razie zwrócić tylko uwagę na doniosłość tej decyzji. Fakt, że mistrzostwa odbędą się w Polsce, jest dużym wyróżnieniem Aeroklubu PRL na forum FAI. O przeprowadzenie mistrzostw na swoim terenie ubiegał się również Aeroklub USA, za propozycją którego przemawiało zwyczajowe prawo, że kolejne mistrzostwa świata organizuje ten Aeroklub Narodowy, którego pilot zwyciężył w mistrzostwach poprzednich. Jeśli pomimo tego zaszczyt ten przypadł w udziale Polsce, to jest to w dużej mierze zasługą starannie i szczegółowo opracowanej propozycji Aeroklubu PRL, zaakceptowanej jeszcze przed złożeniem w FAI przez nasze władze państwowe. Jest to także zasługą dobrej opinii, jaką cieszy się nasz sport szybowcowy na arenie międzynarodowej i zasługą dużego rozgłosu, jaki zdobyły sobie wyniki międzynarodowych zawodów szybowcowych w Lesznie w 1954 r.

Można już dzisiaj śmiało powiedzieć, że Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Polsce w 1958 roku przejdą do historii tych imprez jako zawody szczególnej wagi, gdyż po raz pierwszy zostanie w nich zastosowany nowy podział zaszeregowania szybowców do klasy otwartej i klasy standart (ograniczona), w miejsce dotychczas obowiązującego podziału na klasę szybowców jedno- i dwumiejscowych. Równocześnie z Szybowcowymi Mistrzostwami Świata FAI odbędzie się w Polsce także plenarna konferencja Międzynarodowej Szybowcowej Organizacji Naukowo-Technicznej — OSTIV, która jest członkiem FAI. Natomiast bezpośrednio przed mistrzostwami odbędzie się też w Polsce kolejne posiedzenie Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI.

Poza sprawą mistrzostw świata decydowana była również w ostatnich paryskich obradach Komisji Szybowcowej bardzo nas obchodząca sprawa przyznania Medalu Lilienthala za rok 1956. Kandydatów do Medalu zgłoszonych zostało sześciu, a mianowicie: Antonow (ZSRR), Goodhard (Wielka Brytania), Juez Gomez (Hiszpania), Mac Cready (USA), Majewska (Polska) i Thomsen (Dania). W wyniku tajnego głosowania Mac Cready uzyskał 7 głosów, Majewska — 4, Antonow i Goodhard po jednym. Chociaż chętnie widzielibyśmy naszą Pelę Majewską jako zdobywczynię Medalu Lilienthala, to trzeba przyznać, że Mac Cready otrzymał odznaczenie zasłużenie, ma bowiem na swym koncie nie tylko poważny dorobek wyczynowy, ale również naukowy w dziedzinie meteorologii szybowcowej i pionierski w dziedzinie odległych przelotów na falach halniakowych. Majewskiej pozostaje na pocieszenie fakt, że była poważną kandydatką do Medalu, o czym wyraźnie świadczą wyniki głosowania w łonie Komisji Szybowcowej. Decyzja Komisji w tej sprawie jest w zasadzie tylko propozycją, która musi uzyskać zatwierdzenie Rady Administracyjnej FAI, lecz na ogół Rada Administracyjna akceptuje bez zmian wnioski Komisji Szybowcowej w tym zakresie.

Najbliższe posiedzenie Rady Administracyjnej FAI odbędzie się 28 lutego br. i z ramienia Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej ma wziąć w nim udział Sekretarz Generalny APRL — Tadeusz Rejniak.

Dalsze informacje o przebiegu ostatnich obrad FAI zawarte będą w specjalnych artykułach delegatów APRL, które zamieścimy w następnych numerach.



Mistrz świata z Saint Yan — Amerykanin Mac Cready w kabinie Bréguet'a 901 s. Foto: J. R. Konieczny

Nowe rekordy lotnicze

NAJNOWSZY biuletyn FAI (z 2 lutego 1957 r.) podaje wykaz ostatnio zatwierdzonych rekordów międzynarodowych. **Zatwierdzono więc po raz pierwszy po wojnie polski rekord samolotowy lotu na wysokość 7 084 m, wykonanego przez Andrzeja Abłamowicza na „Biesie" (w dniu 28 grudnia 1956 r.).**

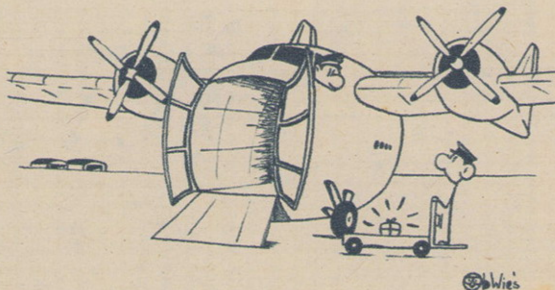
W kategorii samolotów C-1 b (ciężar od 500 do 1 000 kG) rekord prędkości w obwodzie zamkniętym 500 km — 286,729 km/h uzyskał Czechosłowak Lubosz Stasny (samolot „Sokół" — 8.X.1956). Ten sam pilot ustanowił rekord prędkości w obwodzie 1 000 km — 285,436 km/h i 2 000 km — 279,493 km/h.

W kategorii szybowców dwumiejscowych (klasa D) zatwierdzono rekord prędkości po trójkącie 200 km — 77,495 km/h. Nowy rekord należy do Francuza Guy Rousselet (4.V.1956).

W sporcie spadochronowym zatwierdzono skok grupy z wysokości 600 m do koła. Średnia odległość 9,23 m. Rekord ten należy do skoczków radzieckich: Tkaczenko, Martynienko i Mitina. Również skoczkowie ZSRR w grupie żeńskiej — Kwassowa, Potapienko i Wołodiczewa zdobyły nowy rekord skacząc z wysokości 600 m i lądując od środka kręgu w średniej odległości 19,4 m.

W kategorii modeli szybkich na uwięzi 2,5 cm³ zatwierdzono prędkość lotu 225 km/h należącą do Anglika R. Gibbs'a.

HUMOR



— A to jest ładunek dla pana!

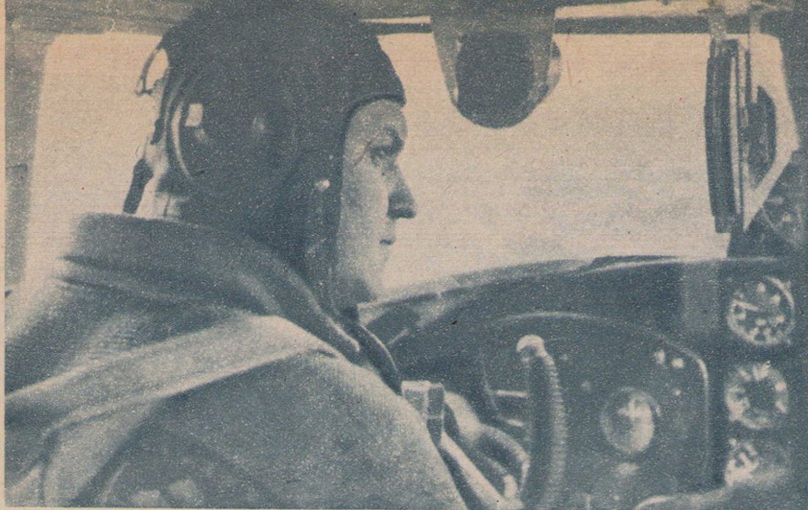
LABORATORIA SILNIKOWE W AKADEMII NAUK

W ostatnich latach zostało utworzone i rozbudowane przy Akademii Nauk ZSRR laboratorium silnikowe, podzielone na oddziały: turbin gazowych i silników tłokowych. W 1956 r. otwarto również pracownię do badań gazodynamicznych.

Oddział silników tłokowych kierowany przez członka — korespondenta Akademii Nauk N. Brilinga pracuje obecnie nad ekonomicznymi silnikami wysokoobrotowymi. Szczególną uwagę poświęca się zbadaniu źródeł strat mechanicznych w silnikach tłokowych. (x)

OTWARCIE PORTU LOTNICZEGO W RANGUNIE

W stolicy Burmy — Rangunie niedawno otwarto oficjalnie nowy port lotniczy. Betonowe pasy startowe lotniska mają długość około 2,5 km. (x)



Pilot-oblatywacz inż. A. Abłamowicz za sterem CSS-12 w locie nad chmurami.

Dyskusje i polemiki

CUDZE CHWALICIE (bo) SWEGO NIE ZNACIE

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ

BYŁO (i to wcale nie tak dawno) dwóch dyrektorów: jeden władał komunikacją lotniczą, drugi przemysłem lotniczym. Ten pierwszy (opowiadał mi o tym naoczny świadek) zapytał tego drugiego:

— Dyrektorze, czy nie moglibyście nam wyprodukować samolotu komunikacyjnego, ale 40-miejscowego?

— Owszem, ale to by Was drogo kosztowało, bo około... — tu pada suma.

— To wcale nie tak drogo, zwłaszcza, że za 18-miejscowy samolot płacimy 60% tej sumy i to w złotych „eksportowych". (Łatwo obliczyć. Około dwa razy więcej niż suma wymieniona przez drugiego dyrektora. N. b. załoga tego samolotu stanowi 36% ilości zabieranych pasażerów...).

☆

Sala projekcyjna Filmu Polskiego. Wyświetlają tu próbki kroniki o tematyce lotniczej.

— O, a to jest CSS-12, ten samolot, który już nigdy nie poleci (patrz tyg. „Swiat").

— Na szczęście — pada w ciemności głos z sali.

Na usta ciśnie mi się pytanie: czy dlatego, że własnej konstrukcji i produkcji?!

☆

Chciałoby się powtórzyć za Poetą:

... Cudze chwalicie — swego nie znacie,
Sami nie wiecie co posiadacie...

Ludzie! A co Wy wiecie o CSS-12? Chyba tylko tyle, że więcej nie poleci — jak pisał red. Wolanowski. Ten samolot został oblatany w 1950 r. i odstawiony za hangar (dosłownie!). Widocznie nie był taki zły, gdyż już po napisaniu artykułu red. Wolanowskiego samolot ten ustanowił rekord wysokości z obciążeniem handlowym 1 tony.

Powiecie — no tak, ale rekord to „wyśrubowany" wynik.

— Tak, ale nie ten rekord. To był zwykły lot pomiarowy nie z 1 toną, a z 1300 kilogramami i nie do szczytu możliwości tego samolotu. Przed startem zapowiedziano nam: uzyskaną wysokość możecie zarejestrować jako rekord, ale o żadnym wyśrubowywaniu wyniku nie może być mowy. To ma być zwykły lot pomiarowy. Załoga 3-osobowa (mogła być 1-osobowa) i przy schodzeniu z wysokości dalszy program pomiarowy.

A jednak samolot ustanowił rekord.

Dyrektor PLL „LOT" Skala przesądza przyszłość tego typu samolotów, uznając go za przestarzały i niepotrzebny. Ale czy tak jest na pewno? A no, warto się nad tym zastanowić.

CSS-12 ma prędkość przelotową równą samolotowi Ił-12 i zabiera tylko o 6 pasażerów mniej niż Ił-14 przy $3^1/_2$-krotnie mniejszej mocy silników. W locie na jednym silniku wznosi się doskonale, nie mówiąc już o locie poziomym. Jego osiągi i własności lotne są bardzo dobre. Mogę coś o tym powiedzieć, bo wiele godzin spędziłem za sterami tego samolotu latając na nim w ładną pogodę i w chmurach, w dzień i w nocy.

A może „LOT" ma lepsze informacje? Nie przypominam sobie, by ktokolwiek z ramienia PLL „LOT" latał kiedykolwiek na tym samolocie.

Zresztą co tu mówić o CSS-12. Ten samolot, mimo że wyjątkowo wprost udany jak na prototyp, nie może być nigdy seryjnie produkowany choćby z tego powodu, że nie ma dziś u nas odpowiednich do niego silników. Może i powinien być produkowany samolot oparty na konstrukcji CSS-12, zabierający minimum 21 pasażerów i to samolot z napędem turbośmigłowym. Myślę, że po przykładach 12-ki i „Biesa" można nabrać zaufania do naszych konstruktorów — jeśli ktoś go nie posiadał — i wierzyć, że umieją dobrze wywiązać się z nałożonego na nich zadania.

Chcąc mieć za 2—3 lata dobry samolot, trzeba go sobie najpierw zamówić. Niesłuszne byłoby czekanie na gotową serię samolotów i wtedy dopiero decydowanie: brać albo nie brać... Nikt na całym świecie tak nie postępuje. Wystarczy tu sięgnąć do przykładu Douglasa i produkowanego przez niego DC-7 lub do Fokkera i jego F-27 „Friendship", które to samoloty sprzedawano gdy jeszcze próby prototypu trwały (i nie kto inny jak PLL „LOT" interesował się „Friendshipem").

Ponad wszelką wątpliwość nie znajdzie się nikt, kto by rozpoczął konstrukcję i produkcję niezamówionego samolotu. Nigdy nie dopędzimy przodujących linii lotniczych — w naszym przypadku średniego i krótkiego zasięgu — jeśli nie będziemy zamawiać u konstruktorów i producentów nowoczesnego sprzętu.

To, że nie ma w tej chwili gotowego i wypróbowanego napędu turbośmigłowego, nie powinno hamować prac nad płatowcem, zwłaszcza, że może on zastępczo posiadać napęd tłokowy (cztery znane i wypróbowane silniki WN).

— Nie dosłyszałem: że trudna obsługa, bo silników aż cztery??

— A „Herona" i inne tej klasy samoloty znacie? To przecież najmodniejsza kategoria małych samolotów komunikacyjnych (i o ile mi wiadomo z napędem turbośmigłowym jeszcze takich samolotów nie ma)! Chyba nie są one takie bardzo uciążliwe w obsłudze, skoro je chętnie i szeroko stosują.

Myślę, że seryjny 21-miejscowy turbośmigłowy samolot komunikacyjny latający w kraju i na krótszych trasach zagranicznych nie będzie dla nas w 1960 roku przestarzały, a gwarantuję za to, że będzie mniej przestarzały niż Li-2 w 1957 roku.

— „Convair'y"....

— Nie znacie? — To przeczytajcie „Stefanię" — Boy'a.

...Takiej dostał dziwnej manii,
Że chciał tylko od Stefanii...
. . . .
Lecz tymczasem mu wychłódło.
Bo już była stare pudło...

Kupimy „Convair'y", kupimy! Jeżeli nie w tym roku, to za dwa trzy latka. Przecież tak czy siak chodzi o „przechodzone" samoloty. Czym później, tym nam je chętniej odsprzedadzą.

A gdyby tak w chwili rozpoczęcia pierwszych starań o „Convair'y" ktoś pomyślał, że można by spróbować, tak zwyczajnie, w kraju... Kto wie, może byśmy dziś już mieli nowe, tańsze i własne Convair'y...

Warto się nad tym zastanowić. Czasem opłaca się zaryzykować.

Nie zapominajmy też o „Biesie", na którym można zrobić wszystko co tylko zechce i potrafi pilot.
Foto: J. Piontek (IL)

Gdy padł już rekord wysokości, możemy się spokojnie uwiecznić przed CSS-12. Stoją od lewej: inż. Z. Kossakiewicz, inż. J. Bojanowski, inż. A. Abłamowicz. Czwarty od prawej inż. M. Łękowski, piąty — Z. Kostecki. Przy samolocie — mechanik H. Majewski.
Foto: A. Płochocki — IL (2)



PILOT CZERWONEGO KRZYŻA



Pilot Jerzy Szymankiewicz, człowiek, który uratował już niejedno życie ludzkie.

DRUGi dzień świąt Bożego Narodzenia 1956 roku. Dochodziła godzina czternasta. Ktoś jadł obiad przy rodzinnym stole, ktoś w ciepłym mieszkaniu zdrzemnął się czytając gazetę, ktoś spoglądał na ukochane dziecko, ktoś czule umawiał się na wieczorne spotkanie.

A tymczasem ktoś z uporem brnął przez pięć godzin po pas w śniegu do najbliższego telefonu, aby wezwać lekarza, ktoś odebrał tę wiadomość, wreszcie ktoś pełniąc służbę dyżurnego pilota pogotowia ratunkowego w Warszawie pośpiesznie przygotowywał się do lotu. Przepraszam — nie ktoś...

Jerzy Szymankiewicz wraz z lekarzem pędził przed siebie znajomą trasą. Do Radomia nie było zbyt daleko, a ten Ciepielów — powinien leżeć gdzieś na południowy-wschód od niego. Maszyna leciała nad białą, równinną połacią Mazowsza.

Czas mijał. Wiatr uparcie targał sterami, podrywał skrzydła to w górę to w dół. Szymankiewicz uśmiechał się zlekka: nie był nowicjuszem.

Wnet przeskoczył jakąś szosę, później młody lasek okryty kożuchem śniegu, niewielki tartak i... tak, to pewnie tu. Samolot wykonał zakręt, obniżył wysokość lotu, otarł się niemal o smukłe topole, jakby broniące dostępu do lądowiska, minął jakiś rozwalony mostek, a potem na zmniejszonych obrotach silnika przypadł do ziemi i na szeroko rozstawionych nartach niezgrabnie sunął w stronę chłopskich zabudowań.

*

Pięćsetmetrową przestrzeń ze względu na potężne zaspy pokonano dopiero po przeszło półgodzinnym, uciążliwym marszu. Zanim przyniesiono do maszyny trzyletnie dziecko, lekarz dokonał wstępnego zabiegu.

Wkrótce kichnął silnik, trzasnęła limuzyna. Po chwili samolot uniósł ogon; za maszyną pozostał cichy jęk matki.

Ciemniało. Po piętnastu minutach lotu rozpłynęła się ledwie widoczna linia horyzontu. Gdzieniegdzie tylko migotały żółte światła chałup. Wiatr wzmagał się, szalejąca zamieć śnieżna ze zdwojoną siłą atakowała i niespodziewanie okrywała białym płaszczem samolot, chcąc go wywrócić, wkrótce jednak słabła i znikała.

Pilot zamyślił się i przymrużył powieki.

...Dwadzieścia lat, jaki to szmat czasu, ile wspomnień. Oczywiście najpierw marzenia, później pierwsze loty w Sokolej Górze, odznaka z trzema mewkami, pilotaż w Świdniku, trening w Aeroklubie Warszawskim, wreszcie Szkoła Podchorążych Lotnictwa. Tak, to był drugi dzień wojny, kiedy opuścił Dęblin jako myśliwiec. Tam nauczono go walczyć i dobrze strzelać, tam porucznik Szczęsny staczał z nim pojedynki powietrzne.

A później: Rumunia, Francja — Szkoła Nawigatorów, Wielka Brytania — Szkoła Orlińskiego, Szkoła Strzelców Pokładowych, Dywizjon 316, instruktor Szkoły Myśliwskiej w Szkocji, dowódca eskadry Dywizjonu 302.

...Rok 1944, rejon Le Havre. Prowadził wtedy patrol złożony z czterech „Spitfire XVI". Szukali Niemców, węszyli dookoła, lecz niebo było puste. Wreszcie zobaczyli na otwartej szosie kolumnę samochodów. Dopadli ją, łakomi zemsty za śmierć serdecznego kumpla z dyonu i plunęli ogniem. Kilka razy zawracali.

...12 000 stóp. — Uwaga, atakujemy. Myśliwce błysnęły w słońcu skrzydłami i runęły w dół jak jastrzębie. Ziemia zbliżała się coraz szybciej. W celowniku pęczniała rzeka, a na niej barki załadowane wojskiem. Palec chciwie dotyka spustu. Zdawało się, że łeb „Spitfire'a" miesza już wodę. Lecz nie, to tylko złudzenie. Jeszcze czas. Wreszcie chwila, sekunda, a potem długa, bardzo długa seria.

— ...Jurek, widzisz szkopów? — Widzę. — Rąbiemy ich! Szeroką drogą suną sanitarki. Myśliwcy podchodzą trzy czwarte z tyłu. Szymankiewiczowi robi się gorąco, gdy patrzy na znaki Czerwonego Krzyża. Rozkaz dowództwa lotnictwa jest krótki: „Strzelać do sanitarek jadących w stronę frontu". I oto nagle samochody jeden po drugim eksplodują. Z wozów „Czerwonego Krzyża" tryskają fontanny ognia. — Ach, wy diabły wcielone — płynie chropowaty głos w kabinie.

Lecz co to? Poprzez głuche brzmienie silnika słychać bolesny krzyk dziecka. Szymankiewicz drgnął, zmarszczył brwi i odwrócił głowę. Tak, to płakał jego trzyletni pasażer.

Wspomnienia jednak powracały. Pamiętnego 14 lutego 1945 roku został zestrzelony przez artylerię niemiecką podczas wymiatania nad Linią Zygfryda. Pocisk eksplodował w nogach. Tylko dzięki przytomności umysłu lądował po stronie alianckiej. W szpitalu „wyjęto" mu z nóg przeszło trzydzieści odłamków, ale kilka pozostało do dzisiaj.

A potem funkcja oficera operacyjnego, Dywizjon 317, Dywizjon 302, powrót do Polski, Aeroklub Warszawski, PLL „Lot", pilot doświadczalny Instytutu Lotnictwa... i oto napływają chwile rozpaczy. W „Locie" pokazano mu dlatego drzwi, że walczył w Anglii. Zresztą kogo tam obchodziło to, że wykonał 294 loty bojowe, w tym 73 na samolotach myśliwskich, przystosowanych do bombardowania z lotu nurkowego, lot na wyrzutnie „V-1" i „V-2" w Holandii i Francji. Kogo interesowało to, że ostatni dowódca Dywizjonu 302, odznaczony krzyżem Virtuti Militari V klasy, czterokrotnie Krzyżem Walecznych, angielskim DFC odszedł z lotniska roztrzęsiony, z bólem i żalem w sercu. Komu zawinił? Czyż nie był już nikomu potrzebny, czyż musiał odejść na pięcioletnią tułaczkę po różnych przedsiębiorstwach budowlanych?

Samolot sanitarny zbliżał się do Warszawy. Po chwili dotknął równej połaci lotniska.

*

Sanitarka już dawno odjechała z chorym dzieckiem, lecz kapitan Jerzy Szymankiewicz, mimo że mróz szczypał w uszy, stał oparty o skrzydło. Któż mógł odgadnąć co myślał w tej chwili ten zawsze spokojny człowiek, świetny wychowawca i dowódca, a przede wszystkim wysokiej klasy pilot. Tuż nad nim bielało duże koło na skrzydle, w które wpisany był czerwony krzyż.

Jakże zmieniły się czasy. Piloci — zagubieni, poniżeni i odepchnięci od lotnictwa dlatego tylko, że umieli dobrze latać i strzelać w obronie wolności, służą obecnie jednej z najhumanitarniejszych idei — ratują życie ludzkie. Niezwyciężeni w walkach powietrznych, zahartowani w niebezpieczeństwie niosą dzisiaj na samolotach sanitarnych otuchę i wiarę, że śmierć nie jest straszna, że można ją pokonać.

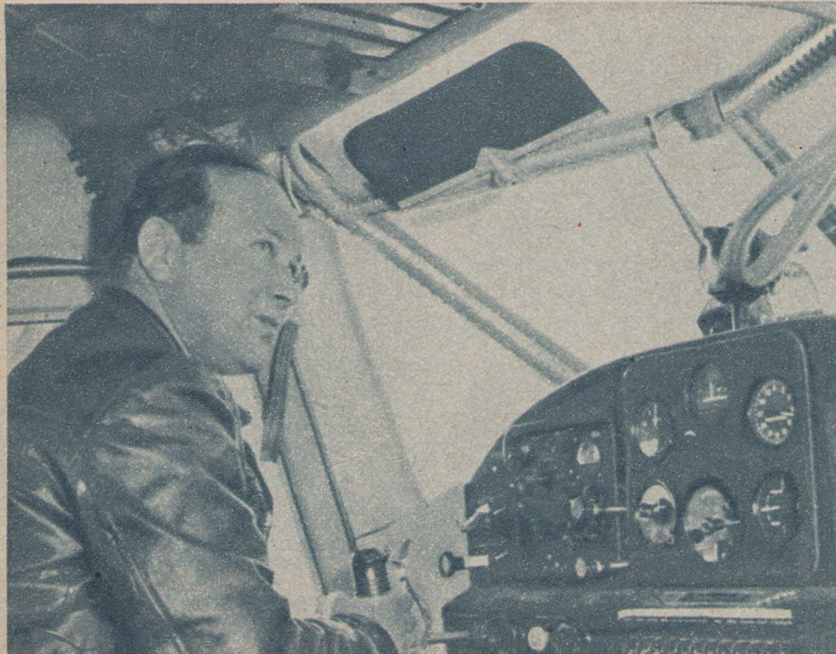
— Panie Jurku, telefon z kliniki — doleciał głos pielęgniarki.

— Już idę — odpowiedział Szymkiewicz jakby dla usprawiedliwienia, uważając, że innym razem znajdzie czas na odpoczynek.

Pobiegł człowiek, któremu codziennie za wcześnie zachodziło słońce. Oddalał się, a pod jego futrzanymi butami skrzypiał śnieg.

TADEUSZ MALINOWSKI

Jerzy Szymankiewicz w kabinie samolotu „Jak-12". Dnia 7 lutego przewiózł nim ciężko chorą z Warszawy do Pragi. Foto: B. Koszewski





Stanisław Maysenhalter na stanowisku fotografa w samolocie łącznikowym.

NESTOR FOTOGRAFII LOTNICZEJ W POLSCE

LOTNICY polscy lat 1919—1939 pamiętają charakterystyczną sylwetkę „Stanisława Maysenhaltera — mistrza fotografii powietrznej naszego lotnictwa wojskowego tego okresu. Każde wykonane przez niego zdjęcie wprowadzało zawsze w zachwyt swym niezrównanym pięknem. Ile mrówczej pracy, wiedzy i doświadczenia włożył pan Stanisław (tak go powszechnie nazywano) na przestrzeni swej działalności — świadczyć zawsze będą pozostawione przez niego w lotnictwie tysiące zdjęć, albumów, a przede wszystkim prace pomiarowe, karto- i fotogrametryczne.

Jego artystyczne zdjęcia były wysoko cenione również za granicą, co potwierdza fakt, że na wystawie fotografii lotniczej w Paryżu, gdzie wystawił swoje prace, zdobył pierwsze miejsce.

Stanisław Maysenhalter był nie tylko mistrzem fotografii lotniczej, ale również dobrym wychowawcą. W dziale aero-foto przechodzili pod jego kierownictwem wzorowe wyszkolenie niemal wszyscy piloci i obserwatorzy.

Pamiętam go dobrze z tego okresu i przyznam, że zawsze tak dla jego pracy jak i jego osoby miałem wiele respektu. Czuło się w tym człowieku olbrzymie poświęcenie dla ukochanego ideału, którym była fotografika i lotnictwo. Czasami zdarzało się, że pilot, z którym miał lecieć, aby na długich metrach taśmy filmowej utrwalić nowe punkty, obiekty czy wydarzenia — nie przyszedł na start. Wtedy leciał pierwszy ze spotkanych pilotów. I choć wzdragał się, wykręcał od tych karkołomnych harców powietrznych, pan Stanisław potrafił go przekonać; mawiał zwykle: „W mojej praktyce lotniczej nie było jeszcze wypadku, aby ktoś pozostał w powietrzu".

Nigdy nie myślał o sobie. Pracował dla lotnictwa, żył jego radością i troskami. Przy jego talencie, stwarzającym wielkie możliwości zdobywania dobrego bytu materialnego — każdy przeciętny człowiek miałby niewątpliwie dziś ładną willę, samochód i... przyjemną, beztroską starość. Maysenhalter nie przywiązywał do tego nigdy najmniejszej wagi, a może nawet świadomie rezygnował z tzw. robienia pieniędzy. Czy robił dobrze? Trudno na to pytanie odpowiedzieć. Pozostało mu niewątpliwie wiele pięknych, czystych wspomnień z tamtych lat, ale poza tym nic więcej. I one tylko umilają czasem jego obecne ciężkie życie. Dziś znany starszemu pokoleniu pan Stach z Lewandówki, który tak przykładnie, ofiarnie i z olbrzymią wytrwałością pracował dla polskiego lotnictwa wojskowego, mieszka w Krakowie w zupełnym zapomnieniu i bardzo ciężkich warunkach materialnych.



Czeskie „Avie" budowane z licencji przez PWS w służbie polskiego lotnictwa wojskowego.



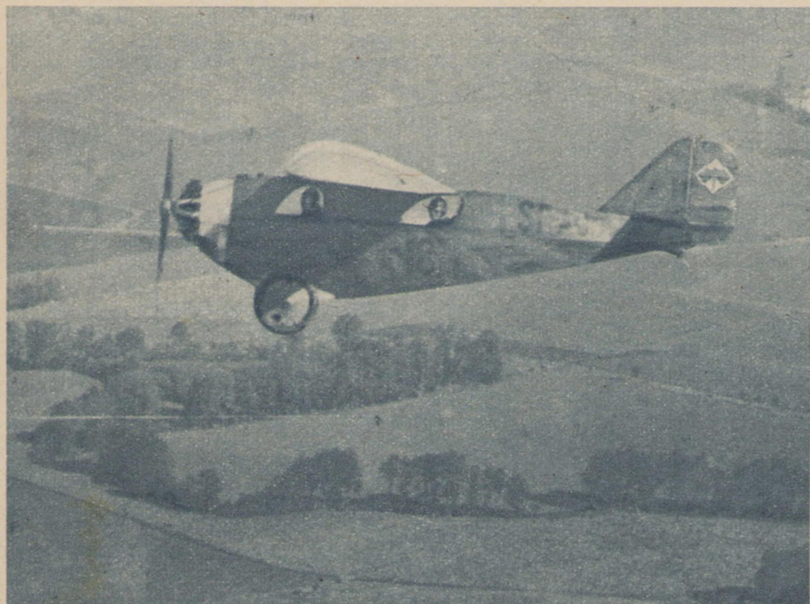
Dwumiejscowy samolot sportowy konstrukcji pilota Sidy.

Podstawą jego egzystencji jest 260-złotowa renta miesięczna. Zły stan zdrowia spowodowany ciężkimi operacjami żołądka oraz utratą słuchu, nie pozwala mu na podjęcie pracy zarobkowej.

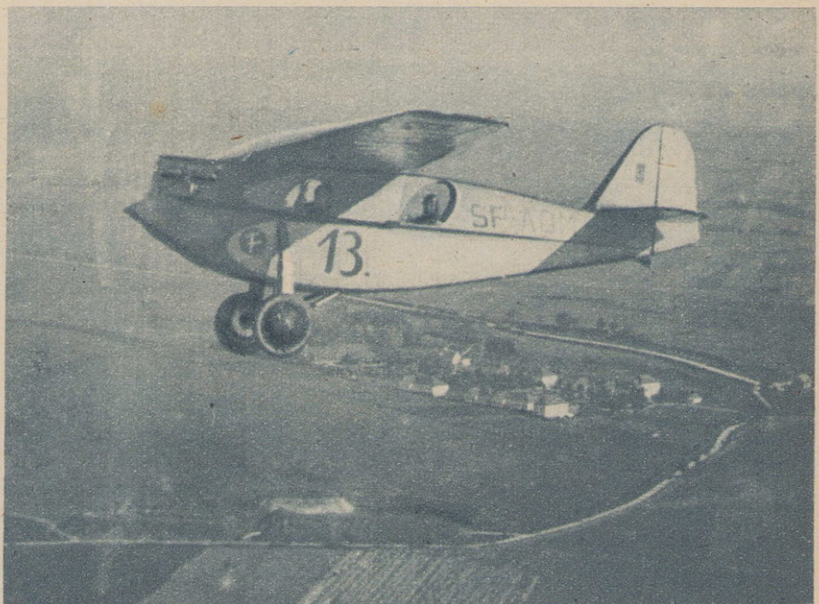
Wydaje się jednak, że wiedza i doświadczenie Stanisława Maysenhaltera mogłyby się przydać i dzisiaj. Zaoferowanie mu pewnych prac specjalnych np. w charakterze rzeczoznawcy lub doradcy w znanej mu dziedzinie poprawiłoby bez wątpienia jego samopoczucie. Warto chyba o tym pomyśleć.

JAN WACYN

Oryginalne zdjęcie samolotu RWD-1.



Jeden z pierwszych samolotów wytwórni RWD, poprzednik sławnej RWD-5.



Co nowego w Jugosławii

II KONGRES JUGOSŁOWIAŃSKIEGO ZWIĄZKU LOTNICZEGO

W dniach 15 i 16 grudnia ub. r. odbył się w Domu Lotnictwa w Zemunie II Kongres Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (Vazduhoplovnog saveza Jugoslavije), w którym brało udział 178 delegatów i około 150 zaproszonych gości. Omówiono na nim dotychczasową działalność organizacji, krytykując zaistniałe w minionym okresie błędy oraz wytyczono zadania dalszego rozwoju Związku i zatwierdzono zmiany w statucie VSJ. Na Kongresie zwrócono szczególną uwagę na konieczność ścisłej współpracy VSJ z Towarzystwem Astronautycznym, organizacją „Narodna Technika" (odpowiednik LPŻ) i innymi związkami sportowymi, co ma się m. in. wyrażać we wzajemnej skoordynowanej pomocy i wspólnych akcjach poszczególnych ogniw tych organizacji na wszystkich szczeblach.

II Kongres VSJ wybrał w tajnym głosowaniu nowy 57 osobowy Zarząd Główny. Przewodniczącym Związku został ponownie pułkownik Nenad Drakulić, zastępcami — pułkownik Mile Kosanović i Slobodan Sakota (ten ostatni znany nam z pobytu w ubiegłym roku w Polsce), sekretarzem generalnym — Nebojsa Kovacević. Poza tym członkami ZG zostali m. in inż. B. Cijan, P. Crnjanski (kier. ekipy w St Yan) i N. Dordević (redaktor czasopisma „Aerosvet").

23 sportowców i działaczy lotniczych wyróżniono z tej okazji dyplomami, a pierwszym w Jugosławii sportowcom, którzy zdobyli wszystkie warunki diamentowe — Mordejowi (szybownictwo) i Lutovcovi (spadochroniarstwo) — wręczono odznaki diamentowe.

Po zakończeniu obrad, w dniu 17 grudnia ub. r., delegację Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego przyjął Prezydent Federacyjnej Ludowej Republiki Jugosłowiańskiej marszałek Józef Broz-Tito, który przeprowadził rozmowy z członkami delegacji, żywo interesując się problemami organizacji VSJ. **(k)**

DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SPORTOWCÓW LOTNICZYCH JUGOSŁAWII W 1956 r.

CZASOPISMO VSJ „Aerosvet" ogłosiło w numerze 127 z dnia 13 stycznia br. ustaloną przez zespół redakcji listę dziesięciu najlepszych sportowców lotniczych Jugosławii w 1956 r. Przedstawia się ona następująco:

1. **ZVONIMIR RAIN — szybownik.** (Zajął wraz z Stepanovicem na VI Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji w kategorii szybowców dwumiejscowych drugie miejsce).
2. **DANILO DAMNJANOVIĆ — spadochroniarz.** (Ustanowił rekord świata w skoku na celność lądowania bez opóźnienia z wysokości 1 000 m wynikiem 1,89 m od środka koła; był poza tym najlepszym zawodnikiem jugosłowiańskim na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie).
3. **ALEKSANDER SARADIĆ — szybownik.** (Zajął czwarte miejsce na VI Mistrzostwach Świata w St Yan).
4. **CVETKA KLANĆNIK — szybowniczka.** (Najlepsza szybowniczka jugosłowiańska, ustanowiła 6 czerwca ub r. rekord świata kobiet w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta o obwodzie 200 km, wynikiem 53,859 km/h; zdobyła poza tym jeden warunek diamentowy).
5. **MLADEN BERKOVIĆ — szybownik.** (Utalentowany pilot młodego pokolenia — junior).
6. **ZDRAWKO VUKOVIĆ — pilot samolotowy.** (Najlepszy obecnie pilot sportowy, zajął pierwsze miejsce w III Jugosłowiańskich Zawodach Samolotowych oraz zdobył puchar Marszałka Tito).
7. **EMIL PRESL — modelarz.** (Najlepszy obecnie modelarz, zajął na zawodach w Anglii czwarte miejsce).
8. **NADA ICEVA — spadochroniarka.** (Utalentowana spadochroniarka młodego pokolenia).
9. **PETAR MADAREVIĆ — spadochroniarz.** (Ustanowił rekord świata w skoku na celność lądowania z wysokości 600 m bez opóźnienia wynikiem 1,10 m od środka koła).
10. **DORDE SIMIĆ — spadochroniarz.** (Najlepszy skoczek wśród juniorów).

Jak z tego wynika, na liście dziesięciu najlepszych dominują szybownicy i spadochroniarze (po czterech z każdej dziedziny), a po jednym tylko reprezentancie mają piloci samolotowi i modelarze. Świadczyć to może chyba tylko o tym, że szybownictwo i spadochroniarstwo cieszą się w Jugosławii największą popularnością i rozwijają się najlepiej. Czasopismo „Aerosvet", którego umotywowanie powyższych kandydatur podaliśmy w streszczeniu w nawiasach, wyraża niezadowolenie ze startów modelarzy w ubiegłym roku. **(k)**

„LETOV" + „BRANKO IVANUS"

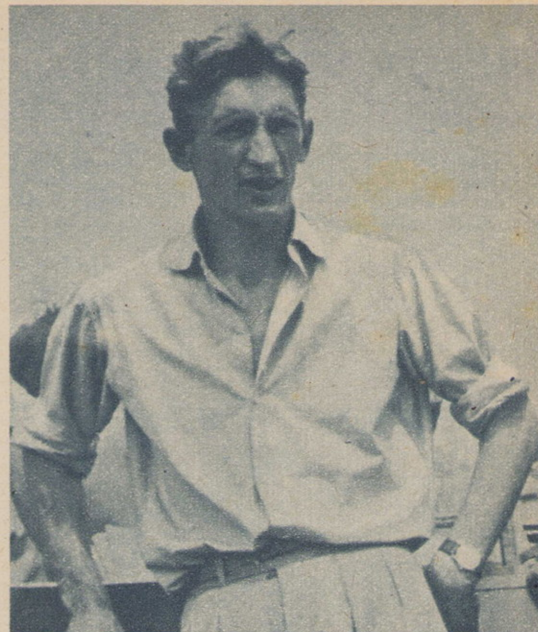
Lublanska fabryka samolotów i szybowców „Letov" w Słowenii, licząca 55 wysokokwalifikowanych pracowników, przeżyła niedawno kryzys, grożący likwidacją zakładów. Zapobiegła temu fuzja z innym słoweńskim zakładem lotniczym „Branko Ivanus". Połączone zakłady mają daleko lepsze perspektywy rozwoju. Otrzymały one zamówienie na budowę szybowców dla Burmy (na razie 7 sztuk). W toku przygotowania do produkcji jest też seria samolotów turystycznych KB-11 (klasa „Bonanzy"). **(k)**

CO PISZĄ O NAS

„DEMOKRATYZACJA POLSKIEGO SPORTU LOTNICZEGO". Pod takim tytułem czasopismo „Aerosvet" (Nr 126 z 16 grudnia ub roku) przynosi obszerne informacje o przemianach, jakie zachodziły w październiku i listopadzie ub. roku w naszym sporcie lotniczym.

W oparciu o „Skrzydlatą" gazeta informuje o rezolucji gliwickiej, dyskusji w aeroklubach, powołaniu Komisji Restytucyjnej APRL, przygotowaniach do Walnego Zgromadzenia i decyzji oderwania się od LPŻ. Obok tego znajdujemy również notatkę i zdjęcia „Bociana - Puls".

W następnym numerze tegoż czasopisma (Nr 127 z 13 stycznia) znajdujemy komentarz wojskowo-polityczny pióra S. Sindeleća pt. „Siła powietrzna Polski", omawiający obszernie aktualny stan naszego lotnictwa sportowego i wojskowego. **(k)**

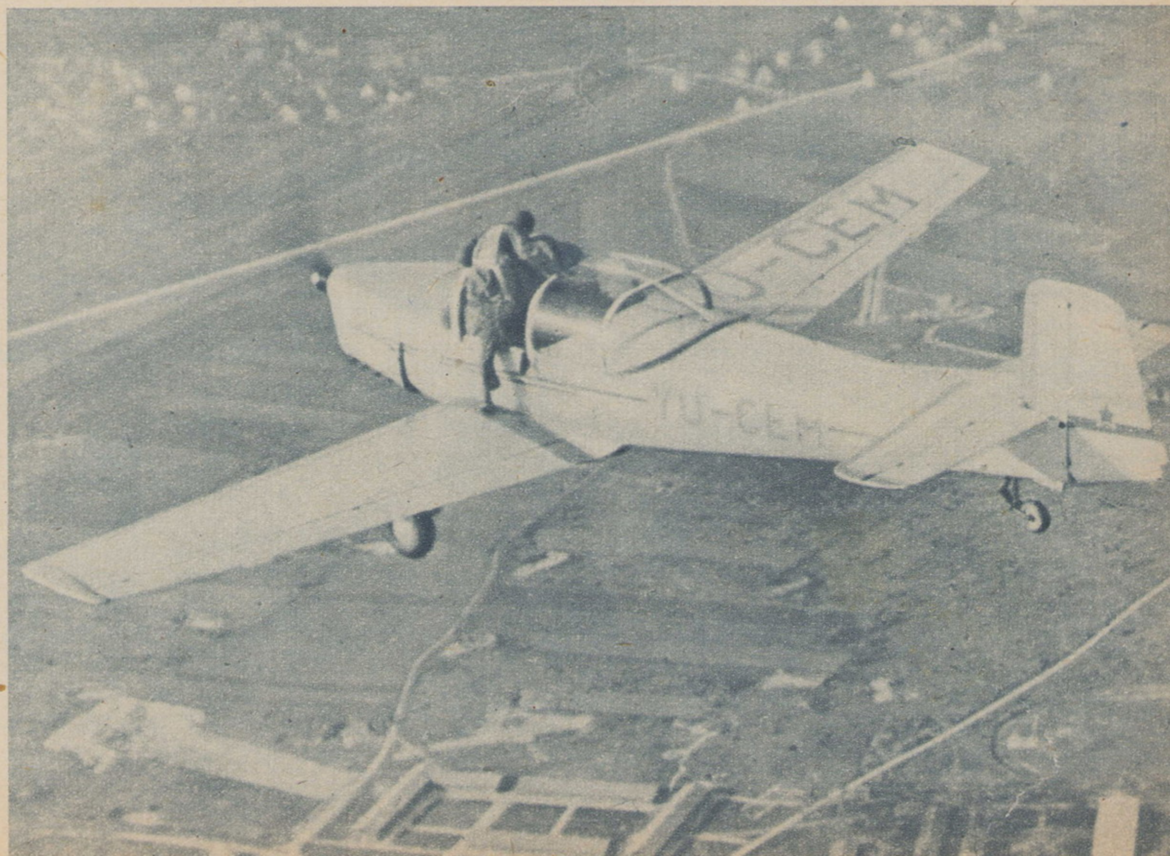


Zvonimir Rajn ogłoszony przez redakcję „Aerosvet" za najlepszego sportowca lotniczego Jugosławii w 1956 r.
Foto: J. R. Konieczny

Jugosłowiańskie rekordy szybowcowe

Konkurencja	Szybowce jednomiejscowe mężczyźni	Szybowce jednomiejscowe kobiety	Szybowce dwumiejscowe mężczyźni	Szybowce dwumiejscowe kobiety
Przelot otwarty	527 km — Mordej (7.9. 1953 r.)	258 km — Klanćnik (8.8.1953 r.)	460 km Komac — Bogojević (7.9. 1953 r.)	117 km Klanćnik — Ostrovska (3.9. 1955 r.)
Przelot docelowy	527 km — Mordej (7.9. 1953 r.)	192,82 km — Huscini (10.7.1952)	355 km Komac — Bogojević (7.9. 1953 r.)	—
Przelot docelowo-powrotny	—	—	230 km Mordej — Dolinar (17.5. 1953 r.)	120 km Klanćnik — Cupkovic (22.6. 1953 r.)
Wysokość przewyższenia	6 741 m — Arbajter (14.3. 1951 r.)	5 200 m — Klanćnik (6.6.1956 r.)	4 100 m Saradic — Rajn (4.5.1951)	—
Wysokość absolutna	8 624 m — Arbajter (14.3. 1951 r.)	5 520 m — Klanćnik (6.6.1956 r.)	4 800 m Saradic — Rajn (4.5.1951)	—
Długotrwałość lotu	—	—	—	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 100 km	73,40 km/h — Arbajter (4. 7. 1952)	50,160 km/h — Klanćnik (5.9. 1956 r.)	75,9 km/h Komac — Korsić (26.9. 1955 r.)	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 200 km	62,037 km/h — Arbajter (6.6. 1956)	53,859 km/h — Klanćnik (6.6. 1956 r.)	58,379 km/h Komac — Salaj (6.6. 1956 r.)	—
Prędkość przelotu po trasie trójkąta o obw. 300 km	63,026 km/h — Arbajter (7.6. 1956)	—	61,177 km/h Rajn — Bogojević (7.6. 1956 r.)	—

Skok z samolotu „Matajur".



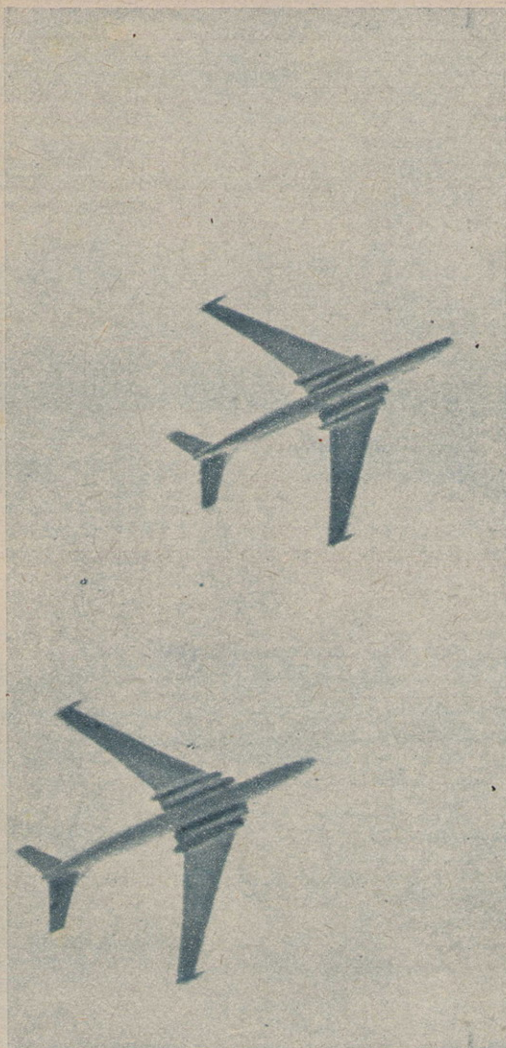
39 LAT ARMII RADZIECKIEJ

W dniu 23 lutego br. Armia Związku Radzieckiego obchodzi 39-lecie swego istnienia. Święto sił zbrojnych naszego wschodniego sojusznika obchodzone jest corocznie w lutym, na pamiątkę zwycięstwa jakie przed 39 laty, 23 lutego 1918 r., nowoutworzona Armia Czerwona odniosła pod Narwą i Pskowem nad najeźdźczymi wojskami niemieckimi Hindenburga i Ludendorffa.

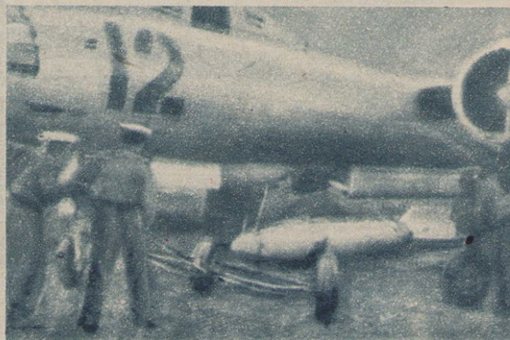
Wraz z żołnierzami wszystkich rodzajów broni — piechoty, artylerii, broni pancernej, święto swej Armii obchodzą także radzieccy lotnicy. Począwszy od Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, lotnictwo ZSRR przebyło trudny początkowo szlak rozwoju. Faktem jest dziś, że lotnictwo to reprezentuje bardzo wysoki poziom techniczny, dysponując najnowszymi typami samolotów wszystkich rodzajów, faktem jest, że w opinii najlepszych fachowców Zachodu radzieccy lotnicy wykazują doskonałe wyszkolenie graniczące z mistrzostwem.

Lotnictwo Polski Ludowej wyrosło dzięki pomocy Armii Radzieckiej i radzieckiego lotnictwa. Wraz z wieloma narodami Europy — również i nasz naród zawdzięcza Armii ZSRR swe wyzwolenie z hitlerowskiej niewoli. Naszego żołnierza i lotnika — łączy z żołnierzami i lotnikami radzieckimi tradycja wspólnych walk o wolność, toczonych w latach ostatniej wojny przeciwko niemieckim okupantom.

„Ludzie radzieccy — powiedział marszałek ZSRR G. K. Żukow w czasie ostatniej wizyty w Indiach — oddani są sprawie pokoju i gotowi są walczyć zdecydowanie o interesy swego kraju. Posiadamy wspaniały przemysł obronny, posiadamy broń jądrową i termojądrową, posiadamy rakiety zdalnie kierowane. Dysponujemy potężnym lotnictwem o dalekim zasięgu. Możemy dosięgnąć bronią atomową i wodorową najdalsze zakątki kuli ziemskiej. Walczymy nie o rozpętanie wojny, lecz o pokój". (z)



Czterosilnikowe, turboodrzutowe bombowce strategiczne „Mołot" nad lotniskiem w Tuszyno, w r. 1956.



Odrzutowy bombowiec Ił-28 jako samolot torpedowy w służbie marynarki wojennej.

Śmigłowiec jednowirnikowy Mi-4 konstrukcji dr Michaiła Mila — jako transportowiec wojskowy. Jest on przeznaczony do przewozu żołnierzy oraz sprzętu bojowego. Na zdjęciu: Załadunek działa przeciwpancernego przez otwierane na boki osłony tylnej części kadłuba. Dolna, opuszczana część osłony służy przy tym jako pomost wjazdowy. Zdjęcie wykonane w Tuszyno 24 czerwca 1956 r.



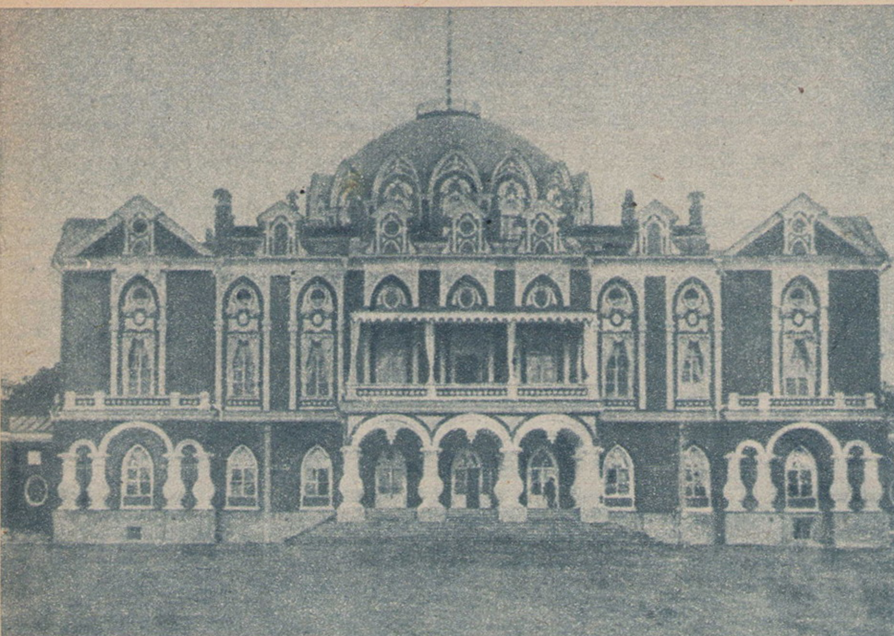
Z WIZYTĄ U RADZIECKICH LOTNIKÓW W POLSCE

Z początku trudno było nawiązać rozmowę na interesujące mnie tematy. Lotnicy radzieccy wiedzieli, że rozmawiają z dziennikarzem i dlatego, tak samo jak i polscy, nie mogli w swym życiu odnaleźć nic ciekawego.

To wyglądało tak, jakby się bali ujawnić jakąś tajemnicę wojskową. Ale tak było tylko na pozór. Pamiętam mnóstwo rozmów i z polskimi pilotami, na podstawie których chciałem pisać o ich osiągnięciach. Przeważnie nic z tego nie wychodziło. Przypomniałem sobie to teraz, stojąc pod kraciastą budą startową i usiłując nawiązać rozmowę z dwukrotnym bohaterem Związku Radzieckiego, ppłk. Wasilem Iwanowiczem Andrianowem. Też odpowiada monosylabami.

Rozmowa nie klei się. Majorowi z redakcji „Znamia Pobiedy" idzie łatwiej. On pyta o konkrety. Kiedy Andrianow był w jakiej szkole, czy zna tego i tego, pod czyim dowództwem walczył? Odpowiedzi są też skromne, ale powstaje z nich pewien obraz. Przysłuchuję się rozmowie i notuję. Podpułkownik co chwila odrywa się od rozmowy i obserwuje start lub lądowanie samolotu z czerwoną gwiazdą. Idę i ja za jego wzrokiem. Lądowania są niezwykle precyzyjne. Ponieważ latają dziś dwustery, pytam, czy to szkolą się młodzi piloci. Okazuje się, że nie. Najmłodszy lata już we wszystkich warunkach meteorologicznych, dniem i nocą. Nie ma na lotnisku ani jednego pilota bez klasy.

Ale wracam do interesującego mnie tematu: gdzie i kiedy ppłk Andrianow otrzymał swoje gwiazdy? Pierwszą w r. 1944 pod Tarnopolem, drugą zaś tuż po wojnie w roku 1945. Ze strzępów zdań udaje mi się odtworzyć jego szlak bojowy przez ziemię polską. A więc pułk lotniczy, w którym służył najpierw jako lejtenant, później jako starszy lejtenant, wreszcie jako kapitan — przeszedł od Tarnopola do Sandomierza. Tu zdobył swoją sławę i nazwę pułku sandomierskiego za udział w zaciętych walkach. Dalej poleciał pod Częstochowę, Katowice, wreszcie do Czechosłowacji, a 9 maja, w dniu zakończenia wojny — był w Pradze czeskiej.



Gmach Wojskowej Akademii Lotniczej im. M. Żukowskiego w Moskwie, założonej w r. 1922.



Śmigłowiec dwuwirnikowy Jak-24 w czasie wyładunku desantu powietrznego na pokazach w Tuszyno.



Eskadra radzieckich MiG-ów na starcie.

Teraz dopiero ppłk Andrianow rozruszał się trochę. Stwierdziwszy, że posiada 180 wylotów bojowych na samolotach szturmowych i że epizodów walk nie pamięta, bo to już było dawno — rzuca nazwiska poległych na ziemi polskiej towarzyszy walki: generał Połbin zginął nad okrążonym Wrocławiem, pilot oficer Gulkin — bohater ZSRR — zginął przy likwidacji nacierających trzech dywizji pancernych wroga.

Czas skończyć rozmowę. Ppłk Andrianow pyta wychodzącego z budy startowej oficera o pułap.

— 600, 700.

Andrianow chce lecieć w chmury. Żegnamy się. Właśnie od samolotów z czerwonymi gwiazdami wraca fotoreporter gazety „Znamia Pobiedy", lejtenant D. Wasiliew. „Wypstrykał" film i niechcący potwierdził słuszność tematu, który wybrałem jadąc na to lotnisko: jak żyją radzieccy żołnierze stacjonujący w Polsce, co ich najbardziej interesuje, jak czują się z dala od swej ojczyzny.

Wasiliew mówi do oprowadzającego nas majora:

— Mechanicy pytają, kiedy rozpoczniemy kurs języka polskiego...

A potem rozmowa schodzi na tematy zgoła nie lotnicze. Żołnierze radzieccy chcą wiedzieć możliwie najwięcej o Polsce.

— Nasz pułk zakończył swój bojowy szlak w Prusach Wschodnich, przeszedł przez całą Polskę, a my do niedawna prawie nic o Polsce nie wiedzieliśmy. Aż wstyd — przyznaje się technik z czerwoną opaską na rękawie. Dziś jest dyżurnym na starcie.

To samo później słyszę z ust zastępcy dowódcy pułku do spraw politycznych.

— Źle było. Nasi żołnierze nie znając polskich obyczajów nie zawsze potrafili zachować się należycie. Teraz poznajemy polskie prawa i przepisy, żeby je przestrzegać, obyczaje, żeby je szanować. Kraj obcy poznać nie jest tak łatwo. Andrianow, na przykład, przyjechał tu dwa miesiące temu. Jeszcze nie potrafi ani gazety polskiej przeczytać, ani porozmawiać z kim. Nie jest więc mu na razie lekko żyć.

Zastanawiam się nad tym. Może właśnie dlatego ppłk Andrianow był w rozmowie ze mną taki małomówny.

Rozmowa schodzi na temat tradycji bojowych pułku, ludzi, którzy skropili krwią jego sztandar bojowy. Major Sielewanow zginął pod Gdańskiem jak Gastello. Trafiony pociskiem artylerii przeciwlotniczej, nie mogąc dociągnąć do swoich skierował swój samolot w kolumnę czołgów i samochodów hitlerowskich. Przyznano mu pośmiertnie tytuł Bohatera ZSRR.

I znów powracają do tego samego:

— Jesteśmy gośćmi u was, to zobowiązuje...

Wracamy do miasta z odległego, położonego wśród pól lotniska.

Mijamy chłopską furmankę i nagle kierowca zatrzymuje wóz. Wyglądam przez okno i widzę, że woźnica nie może poradzić sobie ze spłoszonymi końmi. Kierowca pochodzi z Kaukazu, z końmi jest obeznany, wyskakuje z wozu, by pomóc. Ale konie już uspokoiły się. Jedziemy dalej.

Rozmowa w samochodzie toczy się na temat ostatniej wojny. Fotoreporter Wasiliew mówi o Pokryszkinie, o tym, jak szukał autostrady pod Wrocławiem, na której Pokryszkin zrobił lotnisko i startował ze swoim pułkiem do walki.

— Zrobiłem zdjęcie. Mogę wam dać, jak chcecie. Jeśli chcecie pisać o braterstwie lotników polskich i radzieckich, to takie zdjęcie będzie pasowało. Bo to jest polska autostrada i tu toczył się bój o Polskę.

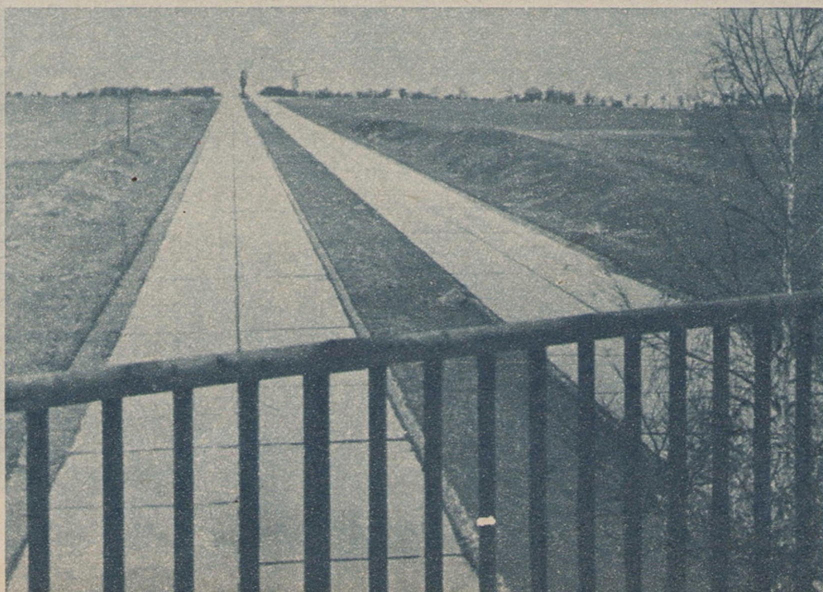
*

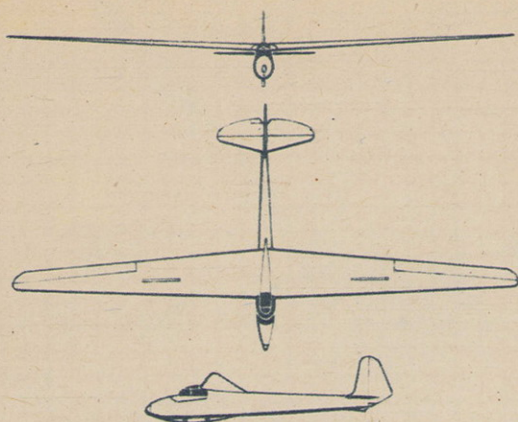
Opuszczam oddział radziecki. Towarzysze żegnają mnie bardzo serdecznie, zapraszają, abym przyjechał jeszcze kiedy, że wtedy rozmawiać już będziemy po polsku.

BOGDAN KAZNOWSKI



Wyżej: Zaopatrywanie w paliwo samolotu odrzutowego MiG. Z prawej: Autostrada pod Wrocławiem, którą as lotnictwa ZSRR — A. Pokryszkin wykorzystał w r. 1945 jako lotnisko polowe.
Foto: D. Wasiljew (3)





Szybowiec treningowy „Meise”

NRD

W roku 1953 szybownictwo NRD otrzymało jednomiejscowy szybowiec treningowy — „Meise" (sikora), produkowany następnie seryjnie od 1954 r. dla potrzeb GST. „Meise" jest ulepszoną wersją znanego niemieckiego szybowca przedwojennego „Olympia". Nowa „Meise" wykazuje dobre własności lotne i pilotażowe. Szybowiec ten jest wolnonośnym górnopłatem konstrukcji całkowicie drewnianej.

Płat dwudzielny, dwudźwigarowy, kryty sklejką i płótnem. Skrzydła są wyposażone w płytki hamulcowe.

Kadłub konstrukcji półskorupowej. Usterzenie — kryte płótnem. Płoza drewniana, posiada gumowe krążki amortyzujące.

Wieloletnie użytkowanie szybowca wykazało jego dobre własności w krążeniu i dobrą stateczność. Stwierdzono również, że przy prędkości lotu 48 - km/h występują lekkie drgania usterzenia, a przepadnięcie następuje przy prędkości 45 km/h. (JP)

DANE TECHNICZNE

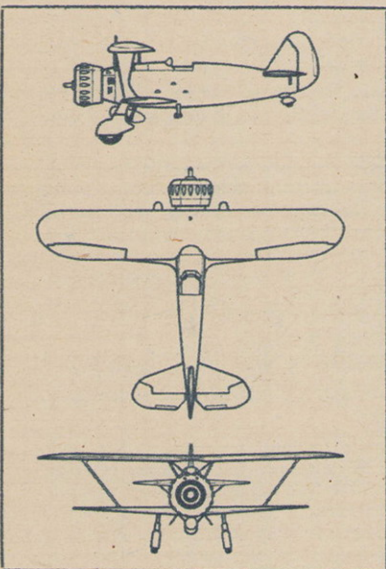
Wymiary: Rozpiętość — 15,0 m; długość — 7,4 m; powierzchnia nośna — 15,0 m², wydłużenie — 15, **Ciężary:** własny — 160 kG; w locie — 225 kG; obciążenie powierzchni — 17 kG/m². **Osiągi:** Doskonałość — 25,5; minimalna prędkość opadania — 0,71 m/sek przy prędkości — 59 km/h.

SAMOLOTY Z KTÓRYMI WALCZYLI POLACY

Samoloty niemieckie (1)

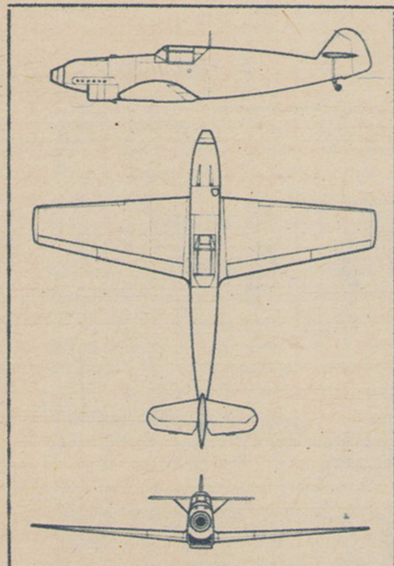
HENSCHEL Hs-123
Bombowiec nurkujący

Rozpiętość — 10,50 m (8,00 m); długość — 8,33 m; wysokość — 3,21 m. Ciężar własny — 1 400 kG; ciężar w locie — 2 110 kG. Prędkość max. — 360 km/h. Silnik: BMW 132 (830 KM). Uzbrojenie: 2 k.m. i 250 kG bomb. Załoga: 1 osoba. Rok budowy — 1935.



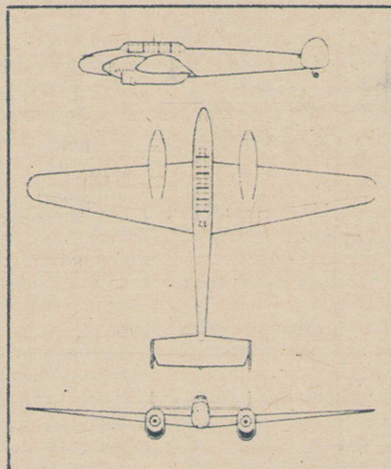
MESSERSCHMITT Me-109 B
Samolot myśliwski

Rozpiętość — 10,06 m; długość — 9,04 m; wysokość — 2,16 m. Prędkość max. (3 700 m) — 455 km/h; pułap — 10 000 m; zasięg — 500 km. Silnik: DB 600 (950 KM). Uzbrojenie: 2 działka + 2 k.m. lub 4 k.m. Załoga: 1 osoba. Rok budowy — 1936. Wersja 109 E miała silnik 1 100 KM i prędkość max. — 525 km/h. Rok budowy — 1938.



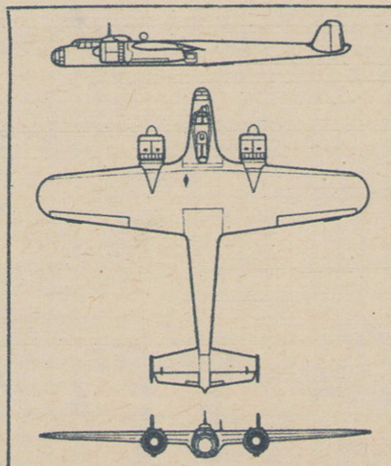
MESSERSCHMITT Me-110 B
Samolot wielocelowy

Rozpiętość — 16,20 m; długość — 12,00 m; wysokość — 4,15 m. Prędkość max. (5 000 m) — 585 km/h, pułap — 11 000 m; zasięg — 1 320 km. Silniki: 2×DB 601 (2×1 150 KM). Uzbrojenie: 2 stałe + 1 ruchomy k.m. i 2 działka. Załoga: 2 osoby. Rok budowy — 1938.



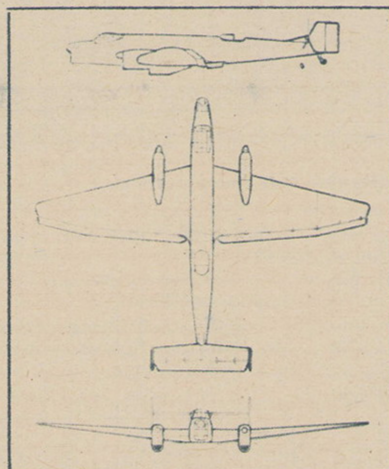
DORNIER Do-17
Bombowiec

Rozpiętość — 18,00 m; długość — 15,95 m; wysokość — 4,55 m. Prędkość max. — 500 km/h; pułap — 9 000 m; zasięg — 2 500 km. Silniki: 2×BMW 132 H1 (2×1 000 KM). Uzbrojenie: 3 ruchome k.m. + 400 kG bomb. Załoga: 3—4 osoby. Rok budowy — 1938.



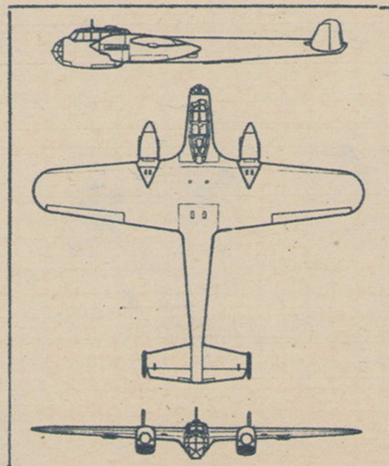
JUNKERS Ju-86 K
Bombowiec

Rozpiętość — 22,50 m; długość — 17,90 m. Ciężar własny — 5 140 kG; ciężar w locie — 8 200 kG. Prędkość max. — 310 km/h; pułap — 5 900 m; zasięg — 2 000 km. Silniki: 2×Jumo 205 C (2×600 KM). Uzbrojenie: 3 ruchome k.m. i 1 000 kG bomb. Załoga: 4 osoby. Rok budowy — 1936.



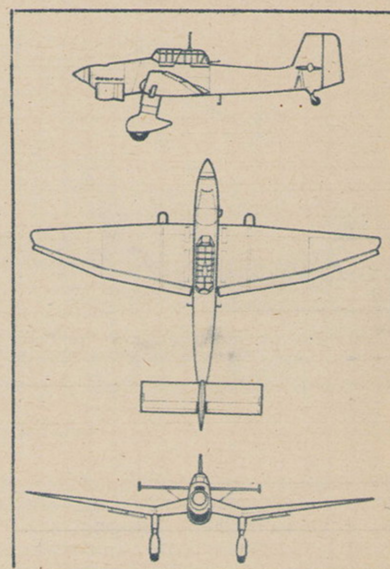
DORNIER Do-215
Bombowiec

Rozpiętość — 18,00 m; długość — 15,80 m; wysokość — 4,60 m. Prędkość max. — 510 km/h; pułap — 9 000 m; zasięg — 3 000 km. Silniki: 2×DB 601 Ad (2×1 175 KM). Uzbrojenie: 4 ruchome k.m. + 600 kG bomb. Załoga: 4 osoby. Rok budowy — 1939.



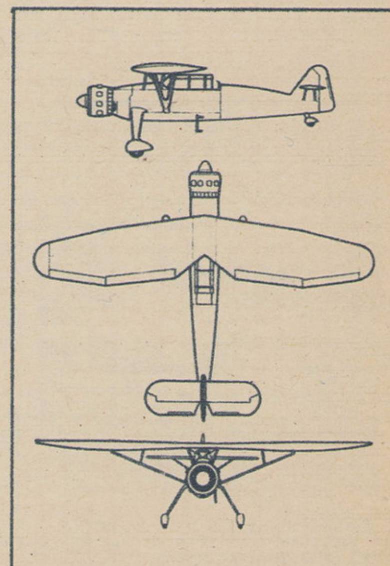
JUNKERS Ju-87 B
Bombowiec nurkujący

Rozpiętość — 13,80 m; długość — 10,80 m; wysokość — 4,24 m. Prędkość max. (4 500 m) — 363 km/h; zasięg — 800 km. Silnik: Jumo 211 D (1000 KM), pułap — 8 500 m. Uzbrojenie: 1—2 stałe i 1 ruchomy k.m. oraz 1×250 kG i 4×25 kG bomb. Rok budowy — 1937.



HENSCHEL Hs-126
Samolot rozpoznawczy

Rozpiętość — 14,50 m; długość — 10,85 m; wysokość — 3,75 m. Prędkość max. — 370 km/h; pułap — 8 050 m; zasięg — 1 000 km. Silnik: Bramo 323 „Fafnir" (830 KM). Uzbrojenie: 1 stały + 1 ruchomy k.m. oraz bomby odłamkowe. Załoga: 2 osoby. Rok budowy — 1937.



MIG-19 ● ZSRR

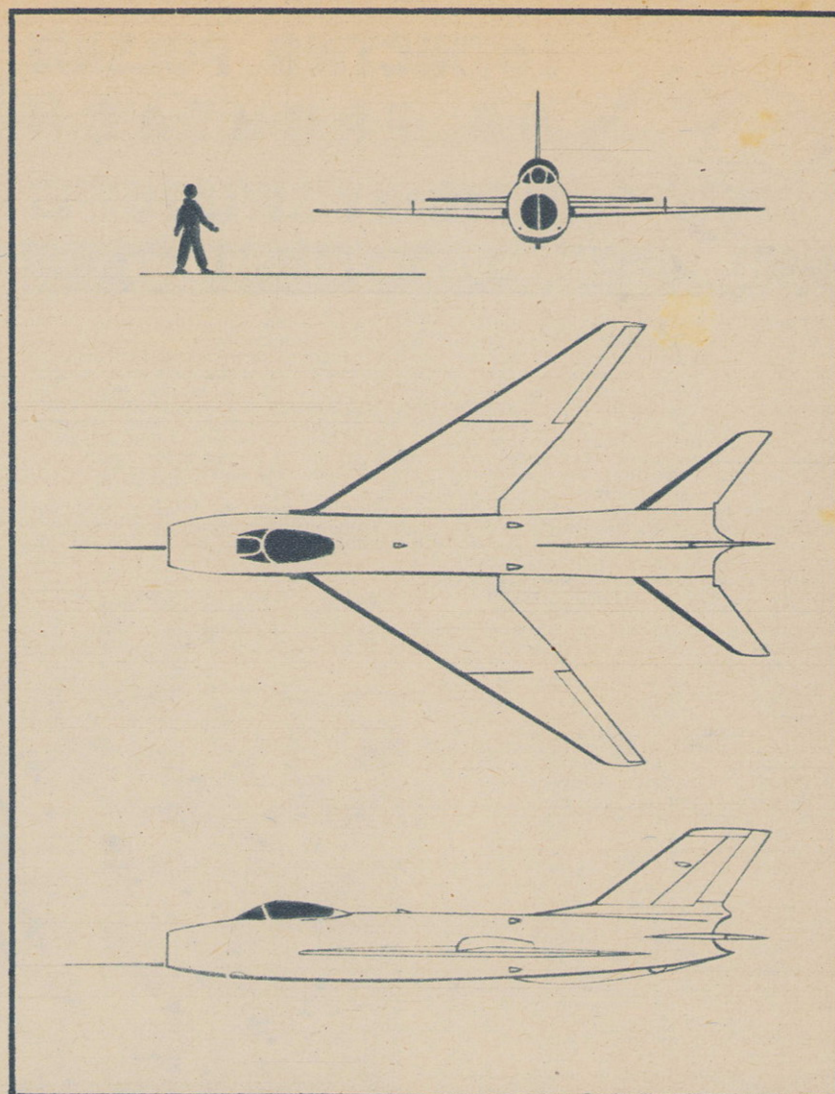
DALSZYM rozwinięciem znanej serii myśliwskich samolotów odrzutowych „MiG", zapoczątkowanej w 1947 r przez MiG-15, jest samolot naddźwiękowy MiG-19.

Samolot ten, pokazany po raz pierwszy na „Święcie Lotnictwa ZSRR" w 1955 r, a następnie już w większych ilościach w roku ubiegłym, wyróżnia się szeregiem ciekawych rozwiązań, przede wszystkim — silnikiem. Zdaniem rzeczoznawców zagranicznych MiG-19 jest wyposażony w dwa pojedyńcze silniki odrzutowe, każdy o ciągu statycznym rzędu 3 650 kG i niezwykle małej średnicy około 0,8 m. Silniki są umieszczone obok siebie w tylnej części kadłuba. Duży ich ciąg umożliwia lot samolotu z jednym tylko pracującym silnikiem, co zwiększa zasięg działania. Równoczesna praca obu silników zapewnia MiG-19 prędkość lotu poziomego przekraczającą prędkość dźwięku jak również dużą prędkość wznoszenia.

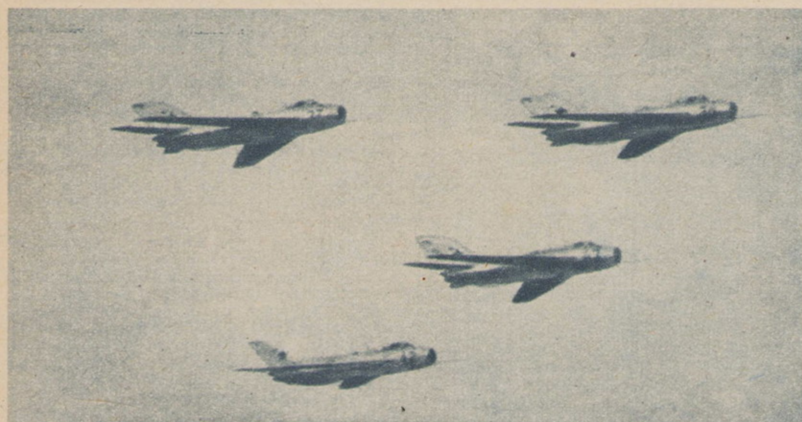
MiG-19 jest całkowicie metalowym jednopłatem ze skrzydłami o znacznym skosie (50—60°) i profilem o bardzo małej grubości.

Kadłub z pojedynczym wlotem powietrza do silników zakończony wydatnym zderzakiem ogonowym. Usterzenie poziome płytowe, bez statecznika.

Jak podano w Moskwie zaproszonym gościom zagranicznym, samolot MiG-19 został oblatany w 1953 r. i od tego czasu jest produkowany seryjnie. (x)



Samoloty naddźwiękowe MiG-19 w przelocie nad lotniskiem w Tuszyno pod Moskwą, w dniu Święta Lotnictwa ZSRR w r. 1956.



DANE TECHNICZNE (orientacyjne)

Wymiary:			Ciężary:		
Rozpiętość	—	10,4 m	Ciężar w locie	—	9 100 kG
Długość	—	13,7 m	**Osiągi:**		
Pow. nośna		23,0 m²	Prędkość max.	—	1 360 km/h

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAAB J-29 ● SZWECJA

W 1946 r. na zlecenie lotnictwa wojskowego w zakładach Svenska Aeroplan AB przystąpiono do opracowania samolotu myśliwskiego Saab J-29 („Latająca beczka"). Celem przyśpieszenia prac doświadczalnych zdecydowano się na jednoczesną budowę trzech prototypów.

W roku 1948 wystartował pierwszy prototyp J-29, a w roku 1949 rozpoczęły loty doświadczalne dwa następne. Przed rozpoczęciem produkcji seryjnej oblatany został w lipcu 1950 r prototyp „zerowy" (czwarty). Saab J-29 jest samolotem myśliwskim klasy F-86 „Sabre" i MiG-15, budowany obecnie także w wersji szturmowej A-29 i zwiadowczej S-29.

J-29 jest samolotem konstrukcji całkowicie metalowej, wyposażonym w wersji seryjnej w silnik SFA „Ghost" (o ciągu 2 270 kG), produkowany w Szwecji.

Skrzydło dwudźwigarowe, o profilu laminarnym i skosie 25°. Właściwości lotne na małych prędkościach poprawiają ruchome skrzela, które chowają się całkowicie w obrysie skrzydeł po zamknięciu klap do lądowania. Płyty hamulcowe w wersji seryjnej wbudowane zostały w tylnej części kadłuba. Układ sterowania lotek wzmocniony hydraulicznie.

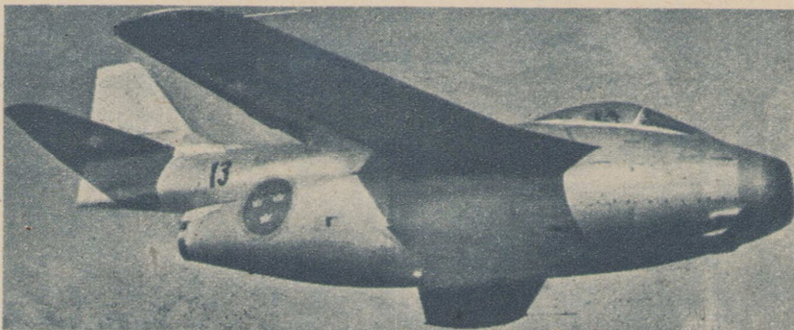
Kadłub konstrukcji szkieletowej. Ciśnieniowa kabina pilota, umieszczona nad dyszą wlotową, osłonięta jest limuzyną odsuwaną do tyłu. Fotel wyrzucany.

Podwozie trójkołowe umożliwia start z lotnisk trawiastych. Koło przednie chowane do tyłu w kadłub. Podwozie główne chowane do przodu w podłużne wnęki kadłubowe zakrywane osłonami.

Zbiorniki paliwa umieszczone w środkowej części kadłuba nad — i pod dyszą wlotową. Uzbrojenie stanowią 4 działka 20 mm umieszczone w przodzie kadłuba i podskrzydłowe pociski rakietowe.

Samoloty Saab-29, produkowane seryjnie w wersji J, A i S, stanowią obecnie podstawowe wyposażenie lotnictwa wojskowego Szwecji. (J. Pow.)

Myśliwiec odrzutowy SAAB J-29 wyglądem swym rzeczywiście przypomina „latającą beczkę". Jego osiągi, mimo to, są godne uwagi.



DANE TECHNICZNE

Wymiary:			Ciężary:		
			Ciężar własny	—	4 300 kG
Rozpiętość	—	11,0 m	Ciężar w locie	—	6 060 kG
Długość	—	10,13 m	Obciążenie pow.	—	252 kG/m²
Wysokość	—	3,75 m	**Osiągi:**		
Pow. nośna	—	24,0 m²	Prędkość max.	—	1 060 km/h
			Zasięg	—	2 700 km

(8)



LOTNICTWO POLSKIE NA FRONTACH II WOJNY ŚWIATOWEJ

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

W dniu 19 czerwca jedynym wolnym portem nad Oceanem Atlantyckim był St. Jean de Luz. Jest to nadmorska miejscowość francuska tuż przy granicy hiszpańskiej, która ma małą i niedostępną dla większych statków przystań rybacką. Gdy przemęczone oddziały zaczęły tam ściągać, sytuacja wyglądała bardzo ponuro. Nad całą Zatoką Biskajską rozszalał się gwałtowny sztorm, który uniemożliwiał brytyjskim okrętom podpłynięcie do brzegów. Niemieckie zagony pancerne znajdowały się w tym czasie już tylko o dwie godziny drogi do portu. Żołnierze nasi, zdecydowani bronić tego ostatniego skrawka kontynentu jaki im pozostał, zaczęli budować wokół portu umocnienia i stawiać barykady przeciwczołgowe. Dowództwo ewakuacji rozważało nawet sprawę przerzucenia oddziałów polskich do Hiszpanii, gdy dojdzie do ostateczności.

Tak przeszły dwa dni. Na przystani rozłożyły się biwakiem tysiące ludzi. Oprócz lotników ściągnęły tutaj również luźne grupki żołnierzy armii lądowej oraz pracownicy cywilni polskich instytucji z rodzinami. Wszystko to siedziało pod gołym niebem głodne, zmęczone, przemoknięte, zrozpaczone i wypatrywało oczy w poszukiwaniu sylwetek brytyjskich okrętów.

Dopiero w dniu 22 czerwca cztery brytyjskie statki, a wśród nich duży transportowiec (15 000 ton) „Arandora Star", eskortowane przez krążownik i dwa kontrtorpedowce, zarzuciły kotwice na redzie, ale burzliwe morze uniemożliwiało spuszczenie szalup.

Przeszły znowu dwie doby, koszmarne dla stłoczonych nad brzegiem ludzi. Tłok ten o tyle się jeszcze powiększył, że w międzyczasie przybyła pociągiem wysłana z Port Vendres nad Morzem Śródziemnym grupa lotników licząca około 1 500 osób, którą również należało uwzględnić w planach ewakuacyjnych.

Wreszcie w nocy z 23 na 24 czerwca Ocean uspokoił się trochę. Około 4-tej nad ranem rozpoczęła się ewakuacja. Kierowali nią bezpośrednio generał Ujejski i pułkownik Madejski ze strony polskiej, a ze strony brytyjskiej — oficerowie marynarki, którzy wyjądowali na molo. Ludzie brodzili po pas w wodzie, aby dojść do szalup. Sytuację utrudniała obecność kobiet i dzieci, które należało zabrać za wszelką cenę.

Około godziny 11-ej przyjechał na molo generał francuski w asyście żandarmów i zażądał natychmiastowego przerwania ewakuacji i poddania się Polaków, twierdząc, że takie są warunki kapitulacji. Posunął się do tego stopnia, że zagroził użyciem siły. Postawa naszych żołnierzy, którzy bynajmniej nie ukrywali chęci wrzucenia pana generała wraz z jego „siłą" reprezentowaną przez żandarmów do morza, podziałała uspokajająco na wysłannika francuskiego dowództwa. W rezultacie, po ostrej rozmowie pomiędzy generałem a władzami polskimi i brytyjskimi, ustalono, że ewakuacja skończy się o godzinie 13-tej. Generał nie przyjechał zresztą już więcej i nie sprawdzał czy termin ten został dotrzymany.

Z niewielkim przekroczeniem oznaczonej godziny przetransportowano wszystkich czekających na statki. Straty, biorąc pod uwagę istniejące warunki, były minimalne. Zatonęło dwóch żołnierzy i jedna osoba cywilna. Ogólnie załadowano na statki ponad 3 000 lotników oraz kilkuset żołnierzy armii lądowej i osób cywilnych.

Podczas ładowania krążyły nad portem samoloty niemieckie, ale nie rzucały bomb. Również ich jednostki naziemne nie atakowały. Należy sądzić, że wstrzemięźliwość podyktowana była wyrachowaniem. Niemcy wiedzieli, że znajduje się tam kilka tysięcy nie mających odwrotu Polaków i zdawali sobie sprawę, że atak spotka się z zaciętym oporem, który ich drogo może kosztować. Nie mieli zresztą ochoty wdawać się w bitwę, gdy parę godzin zwłoki rozwiąże całą sprawę bez trudności.

Pierwsze trzy statki po zabraniu niewielkiej ilości ludzi odpłynęły udając się do Gibraltaru. Ostatni został załadowany statek „Arandora Star", który jako największy zabrał lwią część ewakuowanych żołnierzy — w tym dowództwo ewakuacji z gen. Ujejskim i płk. Madejskim na czele.

Zagęszczenie na pokładach było ogromne. Trzeba tu podkreślić fakt, że spośród znajdujących się na pokładzie statku ludzi może zaledwie czwarta ich część miałaby szanse uratowania się w przypadku jakiejkolwiek awarii lub ataku torpedowego, ponieważ takie było zabezpieczenie w szalupy ratunkowe i tratwy. O kamizelkach kąpielowych oczywiście nie było mowy — miała je chyba tylko załoga statku. O tych jednak sprawach nikt w tym czasie nie myślał — mając tylko jedno gorące pragnienie: opuścić jak najszybciej niegościnne brzegi „kiepskiego sprzymierzeńca francuskiego".

Wkrótce po załadowaniu ostatnich żołnierzy „Arandora Star" podniósł kotwicę i odpłynął wprost do Anglii (Liverpool) pod osłoną nocnych ciemności oraz w asyście wspomnianych już okrętów wojennych.

Dowództwo angielskie jednak zdawało sobie widocznie sprawę z tego jak „cenny" dla nich ładunek wiezie „Arandora Star" oraz jaki jest stopień przeładowania statku, ponieważ następnego dnia rano dołączył do niego dość duży i pusty statek transportowy, który asystował Polakom do końca ich podróży morskiej (27 czerwiec).



Polscy lotnicy na pokładzie transportowca „Arandora Star" w drodze do Anglii. W ścisku i tłoku jest jednak czas i miejsce dla zorganizowania i wysłuchania koncertów. Nad Atlantykiem brzmią kujawiaki i mazurki.
Foto: M. Goszczyński

W gorszej sytuacji znalazły się jednostki przebywające w okolicach Lyonu. Miasto to jest bowiem znacznie oddalone od jakiegokolwiek portu. Mieściły się tam następujące formacje: ośrodek treningowy, dywizjon szkolny, zaopatrzenie, obóz oficerski oraz oddziały robocze i administracyjne — razem około 3 700 żołnierzy lotnictwa wszystkich stopni.

W dniu 16 czerwca postanowiono przerzucić całe lyońskie zgrupowanie do obozu wojskowego w miejscowości La Cavallerie w departamencie Aveyron.

Ośrodek treningowy wysłano powietrzem. Dla pozostałych przewidziane były pociągi. Jeden z oficerów opisuje ten okres następująco:

„Koło godziny 14-tej przybyliśmy na stację towarową w Lyonie. Podczas wagonowania się przyszły pierwsze pogłoski o kapitulacji. Nie chciano temu wierzyć. Przecież dopiero co Reynaud mówił, że w razie konieczności, będzie walczył z kolonii, a Petain miał być jeszcze bardziej zdecydowany. Obok jadących z nami oficerów francuskich tworzyły się grupki. Nie zaprzeczali. Jeden z nich, kapitan, płakał jek dziecko. Wciąż nie mogłem uwierzyć, dopiero major Gawlikowski [1]), który przyjechał z miasta, rozwiał ostatnie nadzieje.

Ciężka i długa była ta podróż. Pociąg wlókł się niemożliwie, stał godzinami na stacjach lub w polu. Po czterdziestu ośmiu godzinach, we środę dnia 19 czerwca przybyliśmy do małego miasteczka La Cavallerie, gdzie zakwaterowano nas w koszarach z dwupiętrowymi pryczami.

Jakoś pod wieczór, gdy wychodziłem z naszej sali, jeden z oficerów, który leżąc na górnej pryczy słuchał radia z uchem przy głośniku — zawołał nagle: „Panowie, rozkaz z Londynu!", zeskoczył i pobiegł do dowództwa. Wkrótce potem wezwano nas na odprawę.

W dużej sali kasyna zebrali się oficerowie lotnictwa. Było nas koło trzystu. Odprawę prowadził pułkownik Iwaszkiewicz. Powiedział, że rozpoczyna się nowy okres naszej tułaczki. Francja została pobita, lecz Anglia prowadzi wojnę nadal, a Polska z nią razem. Mamy rozkaz przedzierać się do portów. Już wysłał oficerów w różne strony w celu nawiązania łączności z władzami francuskimi lub z Anglikami. Ustalił kolejność ewakuacji: szeregowi, oficerowie dowództwo. Oficerowie przydzieleni do oddziałów pozostają przy nich bez względu na sytuację. Zabronił zwracać się do siebie w sprawach prywatnych i zarządził pogotowie marszowe".

Następnego dnia nadeszła wiadomość od władz francuskich, że mamy kierować się do miejscowości Port Vendres nad Morzem Śródziemnym, skąd istnieje możliwość przedostania się do Algeru. Tego samego dnia załadowano się na pociąg, aby po dwunastogodzinnej podróży przybyć do Angeles-sur-Mer obok Parpignan. Wszystko, co mogło latać i miało samoloty, przybyło tam powietrzem. Lotników zakwaterowano w obozie po emigrantach hiszpańskich z wojny domowej. W blisko położonym Port Vendres znaleziono oficerów brytyjskich, którzy wysłali zaraz radiogram do Gibraltaru, jednak sprawa podstawienia statków do transportu stała pod dużym znakiem zapytania.

Sytuacja była tym trudniejsza, że cały port Vendres zapchany był lotnikami francuskimi, których też chciano wysłać do Algeru. Sprawę komplikował również fakt, że w porcie działały trzy niezależne od siebie dowództwa, które reprezentowały — francuskie lotnictwo, marynarkę i armię lądową. Najgorzej usposobiony był przedstawiciel marynarki, od którego najwięcej zależało. Powołując się na rozkaz, zakomunikował on naszemu dowództwu, że jakakolwiek ewakuacja Polaków jest wykluczona, gdyż zabraniają tego warunki rozejmowe.

Wiedząc o tych wszystkich trudnościach, płk Iwaszkiewicz decyduje się ratować sytuację przynajmniej częściowo i wysyła skompletowanym napredce pociągiem towarowym część (około 1 500 ludzi) najbardziej wyszkolonych i najmłodszych wiekiem lotników do portu nad Oceanem Atlantyckim — St Jean de Luz. Akcja ta, aby nie wprowadzić popłochu wśród pozostałych dokonana została w nocy i w największej tajemnicy. Wybór — z konieczności rzeczy — musiał być dokonywany całymi oddziałami organizacyjnymi (eskadrami), w których przeciętna wieku była najniższa, a wyszkolenie największe. Tak więc w grupie tej znalazły się przede wszystkim eskadry podchorążych pilotów z Lyon — Bron i Lyon — Foire oraz eskadra mechaników.

Akcja udała się. Wybrane eskadry zostały spokojnie załadowane do pociągu i po blisko dobę trwającej podróży (Perpignan — Narbonne — Toulouse — Lourdes — Bayonne) dołączyły do oczekujących już w St Jean de Luz żołnierzy i załadowały się — jako ostatnie — na statek „Arandora Star" w dniu 24 czerwca.

Na szczęście dla pozostałej w Port Vendres grupy żołnierzy przybył do dowództwa marynarki, gdzie odbywała się rozmowa, dowódca francuskiego lotnictwa generał Lacolley. Po burzliwej rozmowie przedstawiciele marynarki zgodzili się wreszcie na podstawienie statków.

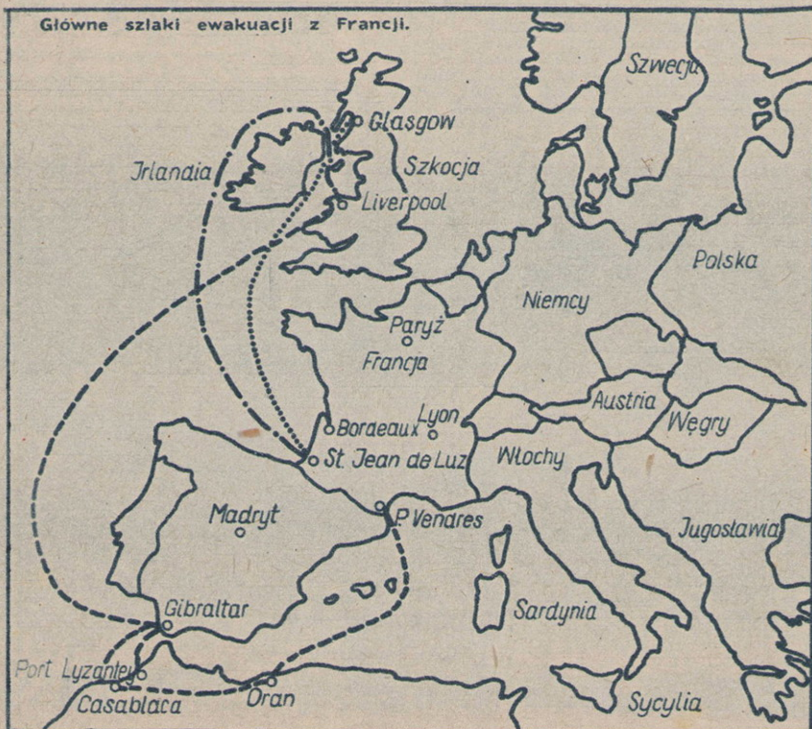
W dniu 23 czerwca pierwsza grupa załadowała się na statek „General Chanzy". Wraz z lotnikami weszło na ten statek kilkuset żołnierzy z polskiej Brygady Pancernej. Statek był duży i zabrał ponad ośmiuset ludzi. Płynął on pod flagą francuską. Drugą grupę — liczącą około 1 000 ludzi — przyjął następnego dnia statek brytyjski „Apapa", a nazajutrz francuski statek pasażerski „Prezident de Piaz" zabrał resztę naszych lotników oraz kilkudziesięciu podchorążych lotnictwa francuskiego, którzy prosili o przemycenie ich do Afryki. Lotnicy polscy poprzebierali ich w zdjęte z siebie płaszcze i mundury i w ten sposób przeszmuglowali ich pod okiem francuskich żandarmów, którzy z zapałem godnym lepszej sprawy pilnowali interesów Hitlera.

Ogółem wywieziono z Port Vendres około 2 000 polskich lotników oraz kilkuset pancerniaków Francuzów i cywilnych Polaków wraz z rodzinami.

„Apapa" popłynęła wprost do Gibraltaru, a „General Chanzy" i „Prezident de Piaz" — do Oranu.

W Oranie po nowych targach z miejscowymi władzami francuskimi ustalono, że Polacy odesłani będą pociągiem do Casablanca. Po przybyciu do tej miejscowości dowództwo nasze zaczęło szukać statków, które przewiozłyby ludzi do Anglii. Były tam dwa brytyjskie transportowce, które jednak nie mogły zabrać wszystkich. Na szczęście odkryto w jednym z zakamarków portowych stary polski statek „Wilia", zaskoczony tutaj przez wybuch wojny we wrześniu 1939 roku. Był to stary grat o zdezelowanych maszynach, zapuszczony, brudny i bez załogi. W ciągu dwóch dni skompletowano załogę oraz oczyszczono i sprawdzono — co się dało oczyścić i sprawdzić — i „Wilia" była gotowa do drogi.

(DCN)



Główne szlaki ewakuacji z Francji.

[1]) Zginął w Anglii w 1942 roku.

latałem na własne ryzyko

Napisał: LEOPOLD MARSCHAK **Ilustrował: JANUSZ GRABIAŃSKI**

NIE tak dawno — w roku zeszłym — kiedy byłem na lotnisku w Bemowie i stałem w tłumie publiczności z zadartą głową pod kadłubem radzieckiego odrzutowca Tu-104, przypomniało mi się ni stąd ni z owąd, że właśnie na taką wysokość, tam, gdzie sięgał łeb odrzutowego olbrzyma, wzniósł się ongiś w Warszawie pierwszy widziany przeze mnie „aeroplan".

Było to dawno. Tak dawno, że gdybym był kobietą, nie wiem czy miałbym odwagę przyznać się publicznie, że w roku bodajże 1908 szedłem (zupełnie samodzielnie) ulicą Polną, prowadzącą wtedy na pole Wyścigów Konnych. Na tej to ulicy ujrzałem nagle dziwaczny stwór, który na obciągniętych płótnem skrzydełkach wzniósł się na wysokość dwóch do trzech metrów ponad płot otaczający pole, przeleciał kawałek drogi i opadł znikając nam z oczu, czemu towarzyszyły pełne podniecenia okrzyki dystyngowanych pań i panów tłumnie zebranych w okolicach Pola Mokotowskiego. Ponieważ w owych latach wszystkie moje marzenia w dziedzinie komunikacji skupiały się dookoła koni i to obowiązkowo białych, przeto historyczny warszawski wyczyn rosyjskiego pilota Utoczkina nie wywarł na mnie większego wrażenia, chociaż latał on potem jeszcze kilka razy z większym powodzeniem.

Ale po kilku latach, już kiedy niemieckie samoloty „Taube" nadlatywały podczas wojny nad Warszawę, moje zainteresowanie dla lotnictwa wzrosło do tego stopnia, że z całą powagą zabrałem się do konstruowania modeli, których dziwaczne kształty miały w sobie coś pośredniego między łodzią podwodną a uskrzydloną żabą.

Nie pamiętam niestety dnia, kiedy po raz pierwszy znalazłem się w „prawdziwym" samolocie. Było to prawdopodobnie podczas mojej rocznej służby wojskowej w 1 pułku lotniczym. Natomiast pamiętam dokładnie inny poranek, kiedy zjawiłem się przygotowany do krótkiej wyprawy dziennikarskiej w cywilnym porcie lotniczym, aby udać się drogą powietrzną do Gdańska. Port mieścił się wtedy na Polu Mokotowskim, mniej więcej tam, gdzie przebiega dziś Aleja Niepodległości. W drewnianym baraku oprócz mnie i funkcjonariusza „Aerolloydu", który dość natarczywie przyglądał mi się z okienka, nie było nikogo więcej. Podałem kartkę na bezpłatny przelot (dziennikarski) i czekałem na załatwienie formalności, patrząc w międzyczasie przez okno na maleńki lśniący w słońcu samolocik Junkersa, któremu miałem za chwilę powierzyć swoją dziennikarską przyszłość.

Duraluminiowe czteroosobowe Junkersy tylko co się pojawiły w Warszawie i były u nas ostatnim krzykiem mody w dziedzinie komunikacji lotniczej. Sprowadzili je bracia Wygard, dwaj sprytni wspólnicy, którzy pracując w nafcie mieli tak poważne wpływy w rządzie, że udało im się uzyskać koncesję dla stworzonych przez siebie linii lotniczych „Aerolloyd".

Samoloty Wygardów miały kursować początkowo na trasach Warszawa — Lwów i Warszawa — Gdańsk, potem zasięg ich linii objął i inne większe miasta. O koncesję warto było zabiegać. Ówczesny nasz rząd szedł w tej dziedzinie po linii najmniejszego oporu; zamiast tworzyć własne linie, wolał płacić od osiemdziesięciu do dziewięćdziesięciu procent subwencji w stosunku do kosztów prywatnym właścicielom, którym interes ten oczywiście znakomicie się opłacał. „Aerolloyd" był w owym czasie dość mocno związany z lotniczym przemysłem niemieckim. Tym też tłumaczy się fakt sprowadzenia do Warszawy niezgorszych zresztą Junkersów, pierwszych samolotów z metalu.

Świetny znawca lotnictwa — Jerzy Osiński, w swojej niestety mało rozpowszechnionej książce „Transport lotniczy", podaje fakt dający wiele do myślenia, że jednym z instruktorów niemieckich, którzy pomagali w organizacji „Aerolloydu" w Polsce, był nie kto inny, jak sam pan Milch, późniejszy zastępca „wielkiego Goeringa".

Wróćmy jednak do owego poranka na lotnisku mokotowskim. Urzędnik wziął mój bilet, otworzył wielką księgę, coś w niej zanotował, po czym położył ją przede mną i rzekł drewnianym głosem:

— Niech pan podpisze.

— Gdzie?

— O tu, w tym miejscu. Oświadczenie...

Czytałem i włosy stanęły mi dęba na głowie. Miałem oto poświadczyć własnoręcznym podpisem, że „lot przedsięwziąłem na własną odpowiedzialność i żadnych pretensji do „Towarzystwa" rościć nie będę, jeżeli..." Musiałem mieć dość niewyraźną minę, bowiem urzędnik się roześmiał.

— To nic, zwykła formalność — pocieszył mnie, zamknął okienko i razem ruszyliśmy do samolotu.

Pilotem był młody, wysoki, szczupły mężczyzna o sympatycznej twarzy i rudawych włosach. Przedstawiliśmy się sobie, jako że byłem jego jedynym pasażerem. Usłyszałem nazwisko: Klemens Długaszewski, które później wiele razy miało obijać mi się o uszy w związku z milionowymi jubileuszami jednego z najświetniejszych pilotów PLL „Lot". Nie wiem, co mnie podkusiło, aby lecieć wtedy nie w kabince, ale obok pilota. Może perspektywa spędzenia prawie trzech godzin samemu wśród czterech pasażerskich fotelików odstraszyła mnie swoją monotonią, dość, że w skórzanej lekkiej kurteczce i ofiarowanym mi kombinezonie wtłoczyłem się na fotel obok pana Klemensa, nasunąwszy na głowę jakiś hełm z nausznikami.

Z wrażeń tej podróży sprzed bodaj trzydziestu laty pozostało mi w pamięci niewiele. Pilot nie był, zdaje się, zbyt zachwycony tak bliskim sąsiedztwem pasażera (pamięta pan, panie Klemensie?), zamiast którego wolałby widzieć na pewno mechanika i odpowiadał monosylabami, kiedy nadrywając głos, aby przekrzyczeć warkot jedynego, ale za to bardzo głośnego silnika, telefonowałem mu do ucha zapytania w rodzaju: „A co to za miasto?", „A gdzie teraz jesteśmy?", „Kiedy wylądujemy?".

Zwłaszcza to ostatnie pytanie powtarzało się tym częściej, im bardziej kostniałem z zimna. Pragnąłem nawet w pewnej chwili przedostać się do pustej kabinki, niestety, w samolotach tego typu wejście do niej w czasie lotu było niemożliwe. Po trzech godzinach gładko wylądowaliśmy w Gdańsku. Uścisnąłem dłoń Długaszewskiego i powiedziałem, że było cudownie, ale do Warszawy już wróciłem koleją.

Z pewnym rozrzewnieniem wracam dziś do tych nie tak bardzo odległych czasów, kiedy podróż powietrzną trzeba było odbywać „na własne ryzyko". Nie powstrzymało to przecież nikogo od latania i zmusiło władze rządowe do zajęcia się już poważnie sprawą lotnictwa cywilnego. Do roku tysiąc dziewięćset dwudziestego piątego istniał „Aerolloyd", po czym zmieniło go towarzystwo o bardziej polskiej nazwie „Aerolot" i wreszcie 1 stycznia tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego roku rozpoczęły swą działalność Polskie Linie Lotnicze „Lot".

Dziennikarze wiernie sprzyjali rozwojowi lotnictwa; powstał Klub Sprawozdawców Lotniczych, który energicznie szkolił swoich członków i popularyzował zagadnienia lotnictwa, a ze swej strony „LOT" wprowadził ten chwalebny zwyczaj, że na otwarcie każdej nowej linii krajowej czy zagranicznej leciało mniej przedstawicieli tak zwanych resortów, a za to wielu dziennikarzy, z czego pożytek dla lotnictwa i dla prasy był obustronny.

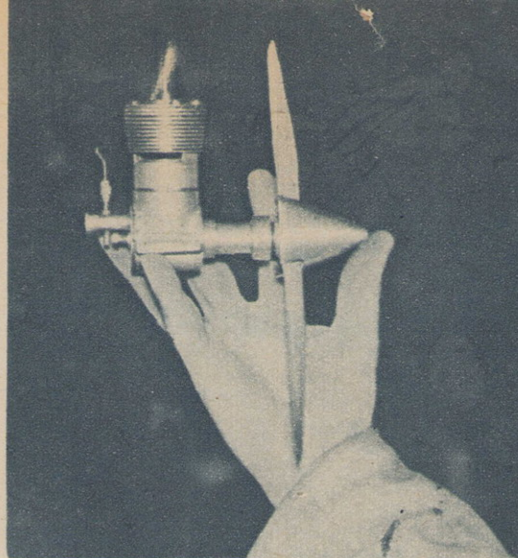
No i wreszcie — samolot komunikacyjny wyszedł spod opieki „ciuchci". Przypomniał mi ten zakrawający na anegdotę fakt Jerzy Osiński w swej wspomnianej już książce. Oto w tysiąc dziewięćset dziewiętnastym roku, kiedy Polska przystępowała do konwencji paryskiej — rząd nie wiedząc, gdzie ulokować sprawy lotnictwa komunikacyjnego, uznał, że najbardziej pokrewny będzie: Wydział Kolejek Wąskotorowych w Ministerstwie Komunikacji, gdzie też lotnictwo cywilne w Polsce rozpoczęło swój start.

*

A dziś istnieją transportowe samoloty olbrzymy, w których mogłaby się zmieścić cała ciuchcia wraz z samowarkiem. No nie?







Utalentowany konstruktor

Andrzej Rachwał — członek pracowni lotniczej Pałacu Młodzieży — Katowice w czasie prób silnika RA 10 cm³ (świeca żarowa). Przy śmigle o średnicy 240 mm i skoku 145 silnik miał 13 200 obr/min (mierzone obrotomierzem optycznym). Powyżej — zdjęcie silnika RA 10 cm³.

Foto: St. Mittis — Katowice

PIERWSZA IMPREZA W 1957 ROKU

Dnia 10 marca odbędą się w Katowicach na boisku Pałacu Młodzieży indywidualne zawody modeli na uwięzi.

Regulamin zawodów

1. Startują modele:
   kat. A — modele szybkie do 2,5 cm³
   kat. B — modele akrobacyjne
   kat. C — modele redukcyjne.
2. Modele wykonują po 3 punktowane starty — do punktacji bierze się najlepszy wynik.
3. Długość linek:
   kat. A — 11,37 m
   kat. B — 11,37—13,10 m
   kat. C — 11,37—13,10 m
   (Wymiar boiska nie zezwala na użycie w poszczególnych kategoriach linek wg FAI).
4. Modele mogą posiadać dowolne silniki — zarówno krajowe jak i zagraniczne.
5. Silnik jest obsługiwany przez zawodnika lub pomocnika z tej samej modelarni — czas startowy 5 minut.
6. W zawodach może brać udział każdy modelarz, bez względu na wiek i posiadany stopień wyszkolenia.
7. Koszty utrzymania pokrywa startujący (lub instytucja delegująca).
8. Nagrody zostaną zakupione z opłaty w wysokości 15 zł od kategorii (np. zawodnik startujący w trzech kategoriach płaci 45 zł), którą należy przesłać — co jest równoznaczne ze zgłoszeniem — do dnia 1.III. 1957 r. na adres: Jan Tomaszewski — Katowice, ul. Żwirki i Wigury 32/21. Na przekazie należy podać kategorię modeli, którymi zawodnik startuje.
9. Przyjazd zawodników do Pałacu Młodzieży — Katowice 10.III. br. od godziny 5.00—8.30.

NIE ZAPOMINAJMY O TEAM RACING-U!

Co to jest „team racing?" W dosłownym tłumaczeniu tego tak popularnego w świecie modelarskim angielskiego określenia — wyścig zespołowy. W Polsce znamy tę konkurencję raczej ze słyszenia, bowiem poza nieśmiałymi próbami dawno temu na zawodach w Zakopanem oraz podczas „Pucharu Granicy Pokoju" w Zgorzelcu (1955) nie spotyka się amatorów tej ciekawej dyscypliny. Tak się u nas jakoś dzieje, że gdy wspomnieć o wyścigu, to natychmiast słyszymy całą masę argumentów, że u nas szkoda sobie tym głowy zawracać, bo nie ma silników, które by chciały się „wyścigowo" zapalać, że potrzeba silników z zapłonem żarowym i w ogóle... szkoda łez. Uprzedzenie to jest dziwne i zupełnie niesłuszne i jeśli go nie przezwyciężymy, to za parę lat w dziedzinie modeli na uwięzi przestaniemy się w ogóle liczyć na arenie międzynarodowej. Uparte twierdzenie, że tylko „żarówki" nadają się do tego celu, zbija najlepiej fakt, że Anglicy prawie w 100% używają do team racing'u klasy A swych silników samozapłonowych o pojemności 2,5 cm³ i dopiero w ostatnich miesiącach, chcąc dogonić Amerykanów, skonstruowali wyścigową „piątkę", nowy silnik żarowy „Eta 29". Angielscy modelarze masowo latają w wyścigu przy pomocy E. D. Racer'a i Oliver Tiger'a i osiągają nim bardzo poważne wyniki, natomiast w dziedzinie klasycznych modeli szybkich przeszli prawie wyłącznie na „żarówki".

Kto był w Zgorzelcu podczas kompromitującego dla nas wyścigu — widział, że i niemieckie „Willo" zapalały dosłownie na rozkaz". Dlaczego więc ta uparta niechęć do konkurencji, która jak się już w świecie poważnie mówi, niedługo zastąpi zbyt wynaturzoną dyscyplinę modeli szybkich podobnych do wszystkiego, tylko nie do samolotu?

A więc najpierw parę słów o tym, na czym ten wyścig polega. Zespół składa się z pilota i mechanika. W wyścigu bierze równocześnie udział kilka zespołów i wszystkie modele latają na raz po tym samym kręgu.

Według ostatniej uchwały komisji FAI dopuszcza się ze względów bezpieczeństwa najwyżej 3 modele, podczas kiedy dotąd w Ameryce latało ich nieraz aż 5! „Karuzela" taka wymaga naturalnie nie byle opanowania i rutyny w prowadzeniu modeli. W klasie A (do 2,5 cm³) każdy model musi przelecieć 10 km, w klasie B (do 5 cm³), 10 mil angielskich. Czas mierzy się od pierwszego startu do momentu pokonania przewidzianego dystansu. Np. w klasie B wynosi to 140 okrążeń. Zbiorniki paliwowe są regulaminowo ograniczone i posiadają pojemność w klasie A — 10 lub 15 cm³, w klasie B — 30 cm³ (1 uncja paliwa). Modele muszą posiadać podwozie stałe, całkowicie okapotowany silnik — z wyjątkiem śruby kompresyjnej lub głowicy świecy żarowej, zamkniętą kabinę z umieszczoną wewnątrz makietą pilota. Po wyczerpaniu się porcji paliwa model ląduje i mechanik w „wyścigowym" iście tempie tankuje zbiornik na nowo, zapala silnik i wypuszcza model do dalszego lotu. Jak z tego widać, o powodzeniu decydują głównie następujące czynności: prędkość modelu, niezawodny silnik, ekonomiczne zużycie paliwa, no i... dobry „mechanik". Komisja FAI, doceniając rolę „mechanika" w team racing'u ustaliła ostatnio, że przy lotach rekordowych zdobywcą tytułu jest nie tylko prowadzący model ale równocześnie i jego mechanik, tak jak w wypadku szybowców dwuosobowych.

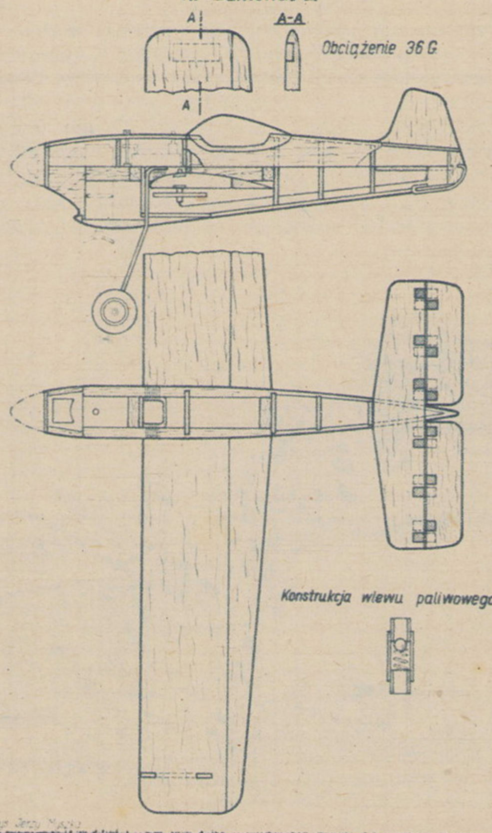
Posłuchajmy teraz co na temat wyścigu zespołowego pisze jeden z „ojców" team racing'u Amerykanin Bob Lutker. Podaje on, że konkurencja ta narodziła się w roku 1950 w kalifornijskim klubie FAST. W tymże roku rozegrano pierwszy oficjalny wyścig podczas zawodów o Puchar Goodear'a oraz wstawiono go do programu Mistrzostw USA w Dallas. Brało w nim udział tylko 5 zespołów, ale konkurencja ta z miejsca wzbudziła ogromne zainteresowanie, zwłaszcza wśród widzów. W roku 1951 podczas kolejnych Mistrzostw USA zwycięża Bob Lutker, kończąc 10 mil w czasie 10 minut i 34 sekund. Model jego zaopatrzony w silnik ze świecą żarową, Torpedo 29 (5 cm³), wyciągał prędkość 140 km/h. W tym wyścigu startowało już 18 zespołów. Najlepszy dotąd czas na 10 mil w klasie B (5 cm³) osiągnął w Chicago w 1954 Amerykanin Georg Moir — poniżej 8 minut. Bob Lutker twierdzi, że możliwe jest na tym dystansie wyśrubowanie czasu poniżej 7 minut, co dałoby około 140 km/h prędkości przeciętnej!

Nie zapominajmy jednak, że „mechanik" Lutkera potrafił dojść do takiej doskonałości, że od momentu lądowania do ponownego startu zużywa aż... 5 sekund. Brzmi to trochę jak bajka, niemniej jest prawdą. Na ostatnim Kryterium Europy w klasie A w wyścigu na 10 km osiągano silnikami samozapłonowymi (E. D. Racer i Olivier Tiger) o pojemności 2,5 cm³ przeciętną szybkość powyżej 100 km/h. Jak widać, prędkość przeciętna uzyskiwana w wyścigu jest niewiele znowu mniejsza od polskich wyników modeli... szybkich na dystansie 1 km. Fakt ten powinien dużo powiedzieć naszym „tygrysom" od szybkich modeli.

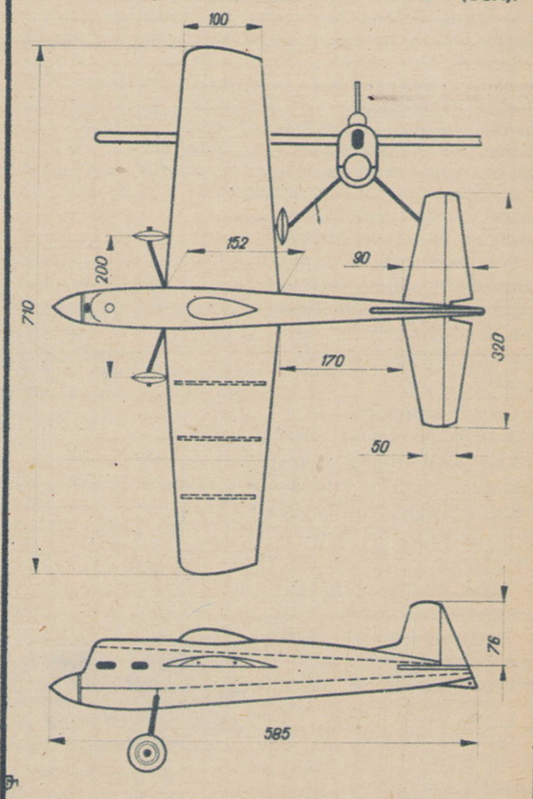
Bezsprzecznie warto i u nas zająć się wyścigiem zespołowym, biorąc pod uwagę choćby tylko moment atrakcyjności tej konkurencji dla przeciętnego widza, który cały czas ma możność obserwowania pasjonującej walki zespołów. Na zakończenie mała prośba: w roku 1957 nie zapominajmy o wyścigu zespołowym!

W. ZIELEWICZ

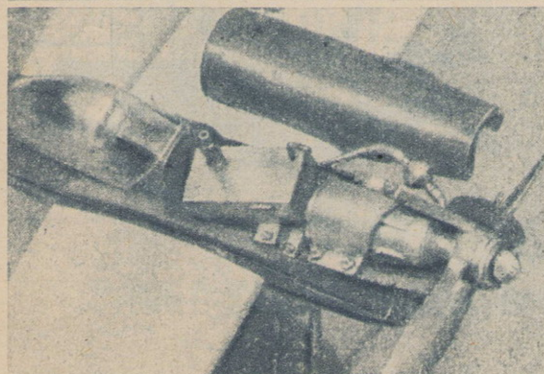
Model „Time Traveller" konstr. Anglika R. Edmonds'a.



Model „Migrator" konstr. Bob Lutker (USA).



Instalacja silnika i zbornika paliwa w modelu „Traveller".



kronika AEROKLUBÓW

Z PRAC ZARZĄDU APRL

W dniu 1 lutego br. odbyło się spotkanie pomiędzy kolegium redakcyjnym „Skrzydlatej Polski" a Zarządem APRL. Tematem obopólnych narad było dalsze zacieśnienie współpracy oraz skoordynowanie wspólnych wysiłków, w celu popularyzowania lotnictwa sportowego na obecnym etapie. Zarząd APRL doceniając w pełni trudności tygodnika „Skrzydlata Polska" postanowił — w miarę swych możliwości — pójść redakcji z możliwie jak najdalej idącą pomocą. Postanowiono m. in. włączyć do pisma wkładkę APRL o tematyce szkoleniowo-metodycznej i instruktażowej, w której mają być zamieszczane również bieżące biuletyny APRL.

*

DZIĘKI osobistym interwencjom członków Zarządu APRL — Państwowa Komisja d/s planu inwestycyjnego na rok 1957 przyznała dla celów lotnictwa sportowego limit inwestycyjny w wysokości 13 mln złotych na dokończenie budowy kilku hangarów oraz zakup szybowców i sprzętu pomocniczego. Wobec wysokich cen szybowców kwota ta nie zabezpiecza, niestety, w pełni naszych potrzeb, wskutek czego musimy w dalszym ciągu szukać sposobów i dróg w kierunku rozwiązania naszej ciężkiej sytuacji sprzętowej. Należy zaznaczyć, że obecnie lotnictwo sportowe posiada o 100 szybowców kadłubowych mniej, niż miało ich w roku 1952 — przy stale wzrastającej liczbie pilotów szybowcowych w aeroklubach regionalnych. W dążeniu do rozwiązania palącego problemu sprzętowego Zarząd APRL finalizuje rozmowy z zainteresowanymi resortami (Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Instytut Lotnictwa, Zarząd Sprzętu Lotnictwa Sportowego itp), celem znalezienia rozsądnej drogi zmierzającej przede wszystkim do obniżenia cen szybowców i wyciągarek. Warto wspomnieć, że podpisana przez LPŻ umowa z ZSLS na zakup wyciągarek typu „Żubr" określa cenę jednostkową 105 tys. zł. (!!!)

Każda zatem konkretna inicjatywa (a na taką inicjatywę ze strony aeroklubów i szkół Zarząd APRL bardzo liczy!) idąca w kierunku rozwiązania problemu sprzętowego spotka się z dużym poparciem Zarządu. Z wielkim uznaniem powitana zostaje więc inicjatywa WSK Świdnik, gdzie załoga WSK dla swojego Aeroklubu Robotniczego zamierza wybudować kilka szybowców Mucha-100.

Również remonty szybowców we własnych warsztatach okręgowych w Krośnie i Warszawie są już realizowane. Cena jednostkowa remontów w okręgowych warsztatach APRL w Krośnie jest znacznie niższa niż w ZSLS, co stwarza nadzieje na znaczną poprawę sytuacji na tym polu.

*

OPRACOWANY przez Biuro Zarządu APRL projekt preliminarza budżetowego lotnictwa sportowego na rok 1957 był przedmiotem dyskusji na ostatnim posiedzeniu Zarządu. Szczególną uwagę zwrócono na stronę dochodów własnych. W związku z ciężką sytuacją gospodarczą państwa i w najlepiej pojętym interesie własnym aerokluby regionalne i szkoły powinny ze szczególną troską zająć się sprawą maksymalnego zwiększenia własnych dochodów. Możliwości na tym polu są duże, a pełne ich wykorzystanie stworzy konieczne przesłanki odciążenia budżetu państwa, co jest patriotycznym obowiązkiem całego aktywu lotniczego.

ZARZĄD APRL jest poważnie zaniepokojony faktami, sygnalizowanymi z różnych stron kraju, o niedotrzymywaniu przez niektóre ZW LPŻ zasad uchwały podjętej wspólnie przez Prezydium Zarządu Głównego LPŻ i Zarządem APRL w sprawie podziału majątku pomiędzy LPŻ a APRL. Zgodnie z podjętą wspólnie uchwałą ostateczny podział majątku miał nastąpić do dnia 31 stycznia br, co niestety z winy LPŻ nie nastąpiło. Sprawa ta szczególnie opornie przebiega na terenie województw: bydgoskiego, poznańskiego, wrocławskiego, krakowskiego i lubelskiego. Podział centralnych magazynów w Warszawie również przebiega nieprawidłowo, przy dużych oporach ze strony LPŻ.

Zarząd APRL przedsięwziął konieczne kroki, celem możliwie jak najszybszego zakończenia tego bądź co bądź palącego problemu, utrudniającego w poważnej mierze realizację właściwych zadań szkoleniowo-sportowych i propagandowo-popularyzatorskich.

tek.

Biuletyn APRL Nr 242

ZATWIERDZENIE REKORDÓW KRAJOWYCH

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

WYSOKOŚĆ
Klasa C-1-c (samoloty o ciężarze 1000—1750 kG)

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ, na samolocie TS-8 „Bies", z silnikiem WN-3 o mocy 320 KM, ciężar samolotu 1392 kG, w Warszawie, dnia 28 grud- dnia 1956 r.
nia 1956 r. **7084 m**

Klasa C, grupa II (samoloty z silnikami o działaniu pośrednim). Wysokość z ciężarem handlowym 1000 kG

ANDRZEJ ABŁAMOWICZ — pilot, członkowie załogi: **Zbigniew Kostecki i Mieczysław Siemak,** na samolocie CSS-12 z dwoma silnikami Argus-411 o mocy 600 KM każdy, w Warszawie, dnia 27 grudnia 1956 r. **6524 m**

KOMISJA SPORTOWA AEROKLUBU PRL

Na wniosek Przewodniczącego Komisji Sportowej Aeroklubu PRL, ob. Adama Zientka, Zarząd Aeroklubu PRL zatwierdził następujący skład Komisji Sportowej Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej: Z-ca Przewodniczącego — ob. **Tadeusz Rejniak.**
Członkowie: **inż. Andrzej Abłamowicz, mgr. Jerzy Adamek, ob. Zbigniew Chronik, prof. Franciszek Janik, ob. Władysław Niestoj, mgr inż. Witold Rychter, mgr. inż. Justyn Sandauer, inż. Ryszard Witkowski.**

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU P.R.L.

(Tadeusz REJNIAK)

Warszawa, dnia 15 stycznia, 1957 r.

DNIA 27 stycznia br. w ośmiu aeroklubach regionalnych odbyły się Walne Zgromadzenia poświęcone wyborom nowych władz statutowych. Poniżej podajemy skład zarządów tych aeroklubów, które wiadomości te nam nadesłały.

OPOLE

Prezes: Bertold Polak, wiceprezesi: Włodzimierz Poleszczuk i Borys Stateczny, członkowie: Janusz Michor, Marian Kochanowski, Telesfor Szulc i Józef Żabiński. Komisja Rewizyjna: Teodor Czech, Janina Romańczuk i Ernest Krystek. Sąd Koleżeński: Józef Stawiszyński, Bernard Krupa i Robert Lukas.

LESZNO

Prezes — Stanisław Krzemiński, wiceprezesi: Józef Rorbach i Marian Bartlewicz, członkowie: Stanisław Glapiak, Jerzy Rajewski i Bronisław Milaszewski. Komisja Rewizyjna: Zygmunt Nowak, Sławomir Ryszel i Jerzy Przybyła.

MIELEC

Prezes — inż. Wasil, wiceprezesi: Tyrlik i inż. Zalewski, członkowie: Gołębiowski, Działowski, inż. Winnicki i Furmaniak. Komisja Rewizyjna: mgr Wiącek, inż. Kuć i inż. Brodzik. Sąd Koleżeński: inż. Mroczkowski, Rzewuski i Działowski.

NOWY TARG

Prezes — Zbigniew Chandze, wiceprezes — Jan Marczak, sekretarz — Tadeusz Wiśniewski, skarbnik — Hulbój. Sąd Koleżeński: Baścik, Falkerzan i Przybyliński.

SWIDNIK

Prezes — mgr inż. Józef Kańczugowski, członkowie: Zdzisław Gołębiowski i Bronisław Ratajczak. Komisja Rewizyjna: inż. Józef Wojciechowski, Janusz Gac, Józef Dzierzgwa, Eugeniusz Mycek, Bolesław Majerczyk. Sąd Koleżeński: mgr inż. Wit Prusinowski, Antoni Grabowski, Wojciech Trawiński, mgr inż. Jacek Makles i Klimkiewicz. (B. R.)

Jak Wam podobają się te legitymacje?

Zarząd Aeroklubu PRL przystąpił obecnie do opracowania projektów legitymacji dla członków aeroklubów i kół lotniczych. Chodzi o to, żeby wzory odpowiadały założeniom statutowo-organizacyjnym aeroklubów regionalnych i kół lotniczych, a także były gustowne i praktyczne. W tym celu APRL za pośrednictwem „Skrzydlatej" przedstawia miłośnikom lotnictwa dwa projekty legitymacji członkowskich.

Pierwszy (patrz wzór zamieszczony obok) — ma okładkę usztywnioną, oklejoną płótnem koloru niebieskiego. Napisy i znaczek APRL wytłaczane — złocone. Format 7,4 x 10,8 cm. Dane wewnątrz legitymacji dotyczą: daty wstąpienia do aeroklubu.

Drugi projekt nadesłany przez Aeroklub Krakowski przedstawia oprawę z masy winidurowej koloru niebieskiego z emblematem APRL lub aeroklubu regionalnego (do uzgodnienia z uwagi na koszt matrycy). Treść legitymacji oprócz zasadniczej, przedstawionej w projekcie pierwszym, wprowadza nowe pozycje: **notatki organizacyjne:** przeznaczone na zagadnienia związane np. z dodatkowymi opłatami na budowę ośrodków, sprzętu itp.; **funkcje organizacyjne; uzyskane uprawnienia, tytuły** (komisarz sportowy, komisarz techniczny, członek honorowy aeroklubu itp.); **prawo noszenia odznak** — odznaki aeroklubu, pilota, skoczka, modelarza itp.; **praca w lotnictwie** — dotyczy to stanowisk zajmowanych w lotnictwie sportowym z punktu widzenia charakteru pracy (instruktorzy, mechanicy, radiotechnicy) i posiadanych kwalifikacji. Specjalne miejsce przeznacza się na przedstawienie praw i obowiązków członka aeroklubu wg. obowiązującego statutu.

Projekt legitymacji dla członków wspierających zrzeszonych szczególnie w kołach lotniczych przedstawia pojedyncza kartka w formacie 10,6 x 7,3 cm o dwustronnym nadruku. Znaczek APRL średnicy 50 mm umieszczony w środku legitymacji, koloru niebieskiego dla młodzieży szkolnej i żółtego dla dorosłych. Termin ważności legitymacji określa się na jeden rok. Jednorazowa opłata w momencie jej wydawania wynosić będzie — dla dorosłych 12 zł, dla młodzieży 6 zł.

Uwagi i propozycje swoje na temat projektów legitymacji prosimy przesyłać w terminie do dnia 28.II.1957 r. na adres: Wydział Propagandy APRL — Warszawa, ul. Długa 52 pokój 30.

Tak wygląda jedna strona projektu legitymacji członka wspierającego (poniżej). Na stronie drugiej będzie umieszczony emblemat APRL. Z prawej — projekt okładki legitymacji członkowskiej.

PRAWA i OBOWIĄZKI
CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH

§ 5 Statutu

Członkowie wspierający mają prawo korzystać z urządzeń Stowarzyszenia oraz ulg i uprawnień przyznanych im przez władze Stowarzyszenia oraz uczestniczyć w Walnym Zgromadzeniu z prawem przemawiania.

§ 6 Statutu

Członkowie Stowarzyszenia są zobowiązani:
a) przestrzegać postanowień statutu, regulaminów, uchwał i zarządzeń Władz Stowarzyszenia
b) brać udział w pracach Stowarzyszenia, dbać o jego rozwój.

Cena zł .... Ważna na rok 195......

AEROKLUB GDAŃSKI

LEGITYMACJA CZŁONKOWSKA

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, telefon 6-61-01

REDAGUJE ZESPÓŁ

KOLEGIUM REDAKCYJNE: **Jerzy R. Konieczny** — redaktor naczelny, **Jerzy Zarębski** — sekretarz redakcji, **Paweł Elsztein,** inż. **Janusz Wojciechowski.**

CZŁONKOWIE ZESPOŁU: Tadeusz Malinowski, Tadeusz Rejniak, Jadwiga Sarnocińska, Jerzy Staroń, inż. Ryszard Witkowski, Adam Zientek. Opracowanie graficzne — Stanisław Kopf.

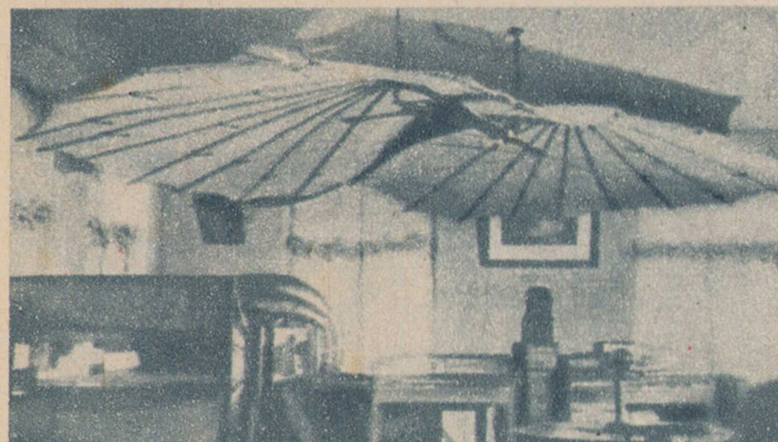
Cena egz. 1.50 zł. Prenumerata kwartalna 19.50 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-1000020 Warszawa. Prenumeratę należy wpłacać do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu P.P. Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

NUMER PODPISANO DO DRUKU 14 LUTEGO 1957 R. B-25 Zam. 888/C NAKŁAD 26.350 EGZ.



SZYBOWIEC LILIENTHALA W MOSKWIE



W muzeum im. Żukowskiego w Moskwie znajduje się obecnie jeden z szybowców Niemca Lilienthala. Jak podaje „Ogoniok", szybowiec ten otrzymał Żukowski w roku 1895 od samego konstruktora. Ciężar szybowca około 20 kG, rozpiętość skrzydeł — 7 m, głębokość — 2,5 m. Szybowiec Lilienthala początkowo umieszczony był w uniwersytecie moskiewskim.

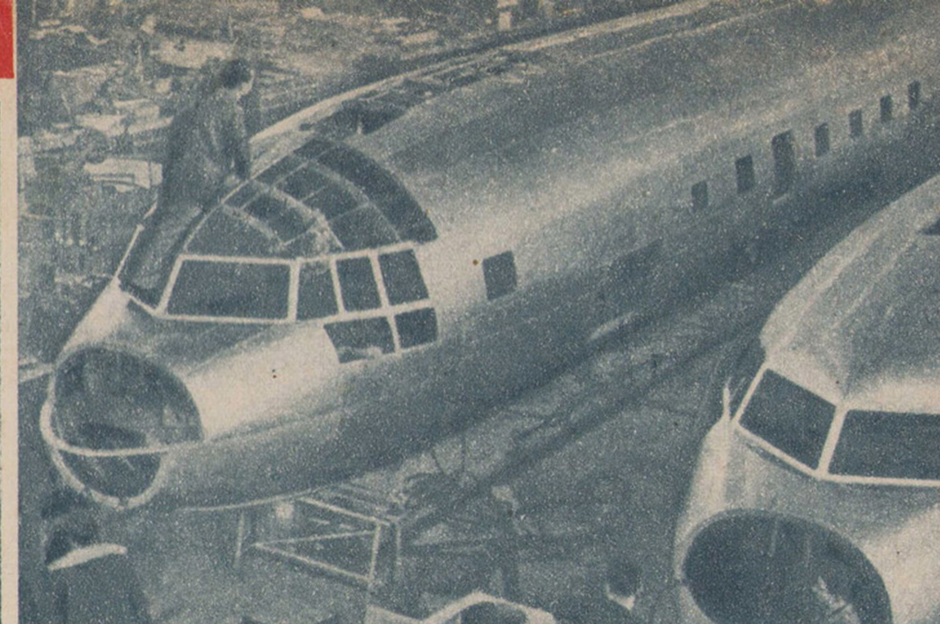
Spotkanie nad Biegunem Północnym

W dniu 24 lutego br. światowe lotnictwo pasażerskie zanotuje doniosłe wydarzenie, mianowicie otwarcie bezpośredniej komunikacji samolotowej między Kopenhagą a Tokio via geograficzny Biegun Północny.

A oto garść interesujących szczegółów, publikowanych przez prasę szwedzką w związku z zapowiedzianym uruchomieniem nowej linii. Będzie ona prowadziła z Kopenhagi ponad Szpicbergenem, Biegunem Północnym do Anchorage na Alasce, gdzie nastąpi uzupełnienie paliwa, a dalej ponad Wyspami Kurylskimi do Tokio. Towarzystwo SAS przeznacza na tę linię samoloty typu „DC-7", które całą trasę długości 12 894 km będą przebywały w ciągu niecałych 30 godzin.

Stolice skandynawskie mają już wprawdzie połączenie lotnicze z Tokio. Jest ono jednak o 3 700 km dłuższe, a lot trwa nie 30 lecz 47 godzin. Trasa ta biegnie przez Rzym, Indie i Hongkong.

W dniu 24 lutego wystartują z różnicą około 2 godzin samoloty SAS z Kopenhagi do Tokio i z Tokio do Kopenhagi. Godziny startu obu samolotów obliczone zostały w ten sposób, aby o 22.30 czasu środkowoeuropejskiego oba „DC-7" spotkały się dokładnie nad Biegunem Północnym. W locie inauguracyjnym wezmą udział tylko osobistości oficjalne (m. in. ministrowie spraw zagranicznych Szwecji, Danii i Norwegii) oraz dziennikarze i radiooperatorzy.



IŁ-14 w NRD

W NRD rozpoczęto seryjną produkcję samolotów IŁ-14 z licencji radzieckiej. Ostatnio oblatano pierwszy samolot tego typu wykonany w nowopowstałych zakładach lotniczych w Dreźnie. Na zdjęciu obok hala montażowa.

W skrócie

500 tysięcy samolotów

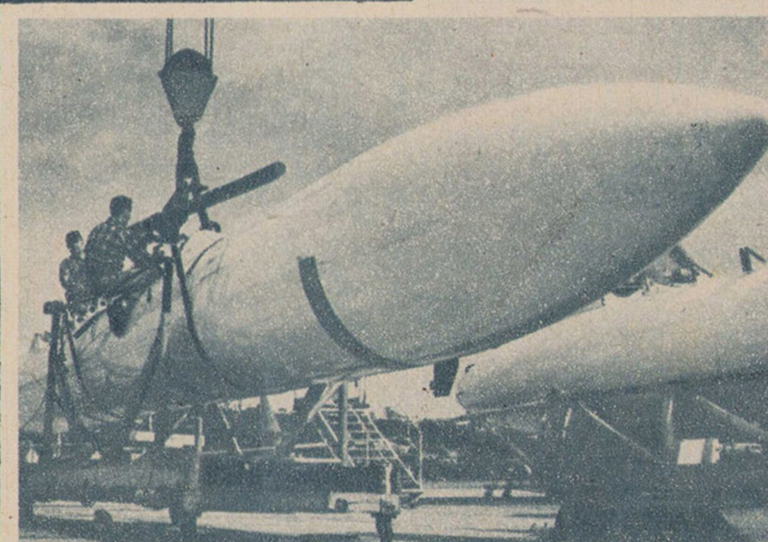
Taką liczbę nowoczesnych modeli wykonanych z tworzyw sztucznych (do samodzielnego sklejenia) wyprodukowała jedna z firm amerykańskich. Chodzi konkretnie o model samolotu odrzutowego „Thunderstreak", który jest najpopularniejszym myśliwcem w USA.

Fauvel w NRF

Szybowiec bezogonowy Fauvel'a AV 36, budowany z licencji w NRF, odbył pomyślnie próby homologacyjne z podstawowej akrobacji. Podczas prób przekroczono prędkość 300 km/h. A.

Wypadki i pogoda

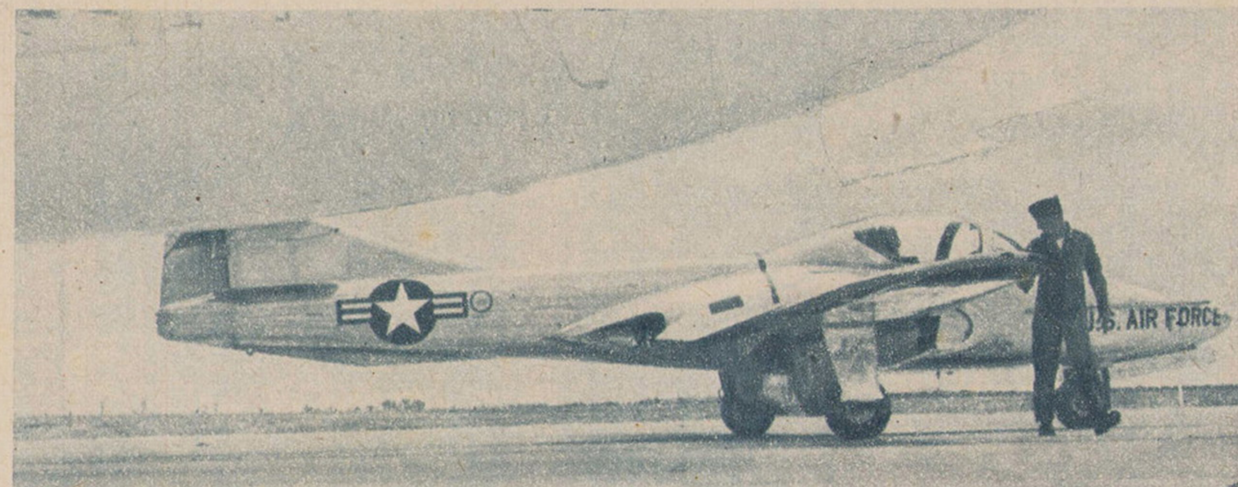
75 000 samolotów prywatnych w Ameryce wylatuje rocznie dwa razy więcej godzin od wszystkich samolotów transportowych. Za kilka lat ilość ich wzrośnie do 100 000. Już obecnie, na skutek „ścisku" w powietrzu, zachodzą dziennie co najmniej 3 wypadki uniknięcia zderzenia w ostatniej chwili. Najpewniej czują się piloci w locie bez widoczności ziemi, gdy samolot jest prowadzony drogą radiową. Na 65 zderzeń w powietrzu, jakie miały miejsce w ostatnich latach większość zdarzyła się przy pięknej pogodzie. A. A.



J.ORŁOWSKI donosi z Anglii

Zbiorniki na rekord

Najlepsze wyobrażenie o rozmiarach samolotu B-52 (sławnego z ostatnio wykonanego lotu dookoła świata) daje to zdjęcie, które przedstawia zapasowe zbiorniki paliwa podwieszane pod skrzydłami. Pojemność zbiorników nie została dotychczas opublikowana.



Szkolny samolot USAAF

Lotnictwo wojskowe USA (USAAF) używa do szkolenia pilotów samolotu Cessna T-37 „Jet Gunner". Napęd samolotu stanowią dwa silniki odrzutowe Continental J-69 o ciągu 420 kG każdy. Instruktor i uczeń siedzą obok siebie. Prędkość około 640 km/h, ciężar w locie 2 763,3 kG. Zdjęcie tego samolotu dopiero niedawno dopuszczone zostało do publikacji.



GIORGIO APOSTOLO donosi z Mediolanu

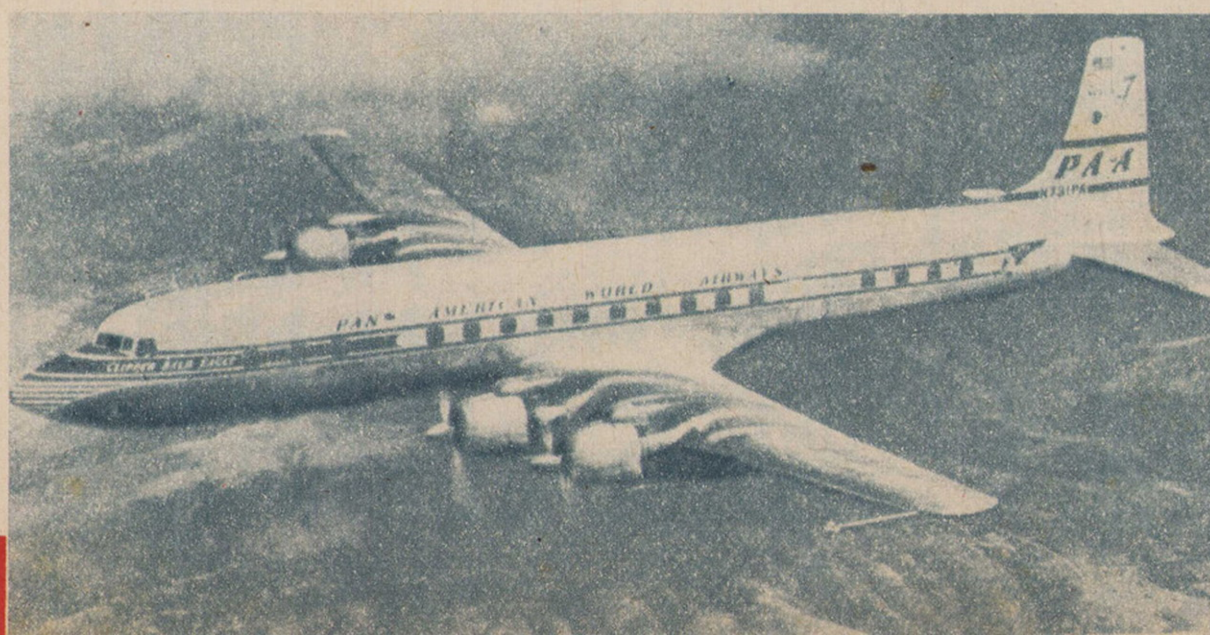
ZMOTORYZOWANY „KANGUR"

Dwumiejscowy szybowiec włoski „Canguro" wytwórni SAI Ambrosini zaopatrzono ostatnio w silnik typu Ambrosini P-25 o mocy 22 KM. Silnik o układzie „boxer" umieszczono nad skrzydłami na metalowym wysięgniku.

NOWY REKORD NA TRASIE NOWY JORK—LONDYN

SAMOLOT Brytyjskich Linii Lotniczych Douglas DC-7C przeleciał 31 stycznia trasę Nowy Jork — Londyn w 8 godzin 26 minut, bijąc tym samym rekord prędkości samolotów lotnictwa cywilnego na tym odcinku o 20 minut. Warto dodać, że Douglas przyleciał do Londynu o 2 godziny wcześniej niż przewidywał rozkład.

(Sz)



TRAGEDIA W GÓRACH

Cały świat poruszony był tragiczną śmiercią dwóch studentów podczas wspinaczki na Mont Blanc, w grudniu ub. roku. Ekspedycja ratunkowa wyposażona w śmigłowiec francuski Alouette mimo ogromnego poświęcenia załogi sama znalazła się w ciężkich opałach tak, że dopiero drugi śmigłowiec mógł uratować członków ekspedycji ratunkowej. Na zdjęciu — obok szpitala w Chamonix następuje wyniesienie pilota Bian'ca (jednego z bohaterskich ratowników) z pokładu Alouette.

